

**Urbane Mobilität und Informalität in Subsahara-Afrika –
Eine Studie zur Marktintegration der Motorrad-Taxis
in Dar es Salaam**

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
doctor rerum naturalium (Dr. rer. nat.)
im Fach Geographie

eingereicht an der
Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Humboldt-Universität zu Berlin
von
Daniel Ehebrecht, M.A.

Präsidentin der Humboldt-Universität zu Berlin:
Prof. Dr.-Ing. Sabine Kunst

Dekan der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät:
Prof. Dr. Elmar Kulke

Begutachtung:

1. Prof. Dr. Barbara Lenz
2. Prof. Dr. Malte Steinbrink
3. Dr. habil. Christoph Haferburg

Tag der Disputation: 22. Juni 2020

Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre, dass ich die Dissertation selbständig und nur unter Verwendung der von mir gemäß § 7 Abs. 3 der Promotionsordnung der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät, veröffentlicht im Amtlichen Mitteilungsblatt der Humboldt-Universität zu Berlin Nr. 126/2014 am 18.11.2014, angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe.

Daniel Ehebrecht

Danksagung

Diese Arbeit reiche ich zwar als meine persönliche Dissertationsschrift ein. Ich konnte sie jedoch nur deshalb anfertigen, weil ich seit Beginn meines Dissertationsprojektes Mitte 2015 die Unterstützung einer Vielzahl von Menschen bekommen habe. Bei all diesen Menschen möchte ich mich herzlich bedanken:

Zunächst bedanke ich mich bei Prof. Dr. Barbara Lenz für das Vertrauen, die Zusammenarbeit und die Betreuung meiner Arbeit. Bei Prof. Dr. Malte Steinbrink und Dr. habil. Christoph Harferburg bedanke ich mich für den Austausch und die Begutachtung meiner Dissertation.

In Dar es Salaam bedanke ich mich zuerst bei den vielen Motorrad-Taxi-Fahrern und -Fahrerinnen, die mir mit großer Freundlichkeit begegnet sind und mir mit nicht selbstverständlicher Offenheit viele Einblicke in ihren Alltag gewährt haben. Für die vielen Gespräche und die umfangreiche Unterstützung bedanke ich mich insbesondere bei Edward Mwenisongole, Oscar Waluye, Simphoriani Lyakuruh, Felix Kisangi und Zebedayo Soly.

Ein ganz besonderer Dank geht an meinen Übersetzer, „kulturellen Vermittler“, Co-Forscher und Freund Peter Makundi, ohne den ich die Forschungsarbeiten in Dar es Salaam nicht hätte durchführen können. Ohne ihn wären viele Türen verschlossen geblieben, viele Gespräche nicht geführt worden und viele Dinge unverstanden geblieben. Ich bedanke mich außerdem bei Mary Kathola und Ahmed Salim für die Übernahme von Übersetzungsarbeiten bei einigen Interviews. Bei Glory Makundi und Immanuel Makundi bedanke ich mich für die großartige Unterstützung während des Stakeholder-Workshops an der University of Dar es Salaam im März 2018.

An der University of Dar es Salaam bedanke ich mich bei Dr. Estomihi Masaoe, Prof. Dr. Alfonso Dubi und dem Department of Geotechnical Engineering and Transportation für die administrative und logistische Unterstützung sowie den fachlichen Austausch während meiner Feldaufenthalte.

Mein Dank gilt zudem den Repräsentanten und Repräsentantinnen der verschiedenen Behörden in Dar es Salaam. Für die wertvolle Unterstützung möchte ich mich insbesondere bei Stephen Mwakasunga und Johansen Kahatano sowie den Gesprächspartnern bei der tansanischen Verkehrspolizei bedanken. Für den hilfreichen und freundschaftlichen Austausch bedanke ich mich außerdem bei Alphonse Mwingira.

Darüber hinaus möchte ich mich bei allen anderen Menschen in Dar es Salaam bedanken, die mir mit großer Herzlichkeit und Interesse begegnet sind und auf die eine oder andere Weise zum erfolgreichen Gelingen meiner Feldaufenthalte beigetragen haben.

An der Humboldt-Universität zu Berlin bedanke ich mich bei allen ehemaligen Kolleginnen und Kollegen für die Zusammenarbeit, den inhaltlichen Austausch und die vielen netten Gespräche.

Für die kritische Durchsicht einzelner Kapitel meiner Arbeit bedanke ich mich ganz herzlich bei Dr. Charlotte Räuchle und Dr. Fabian Beran. Bei Uta Lehmann bedanke ich mich außerdem ganz besonders für das gemeinsame Erarbeiten theoretischer Ansätze und die vielen Gespräche. Darüber hinaus bedanke ich mich bei meinen gewissenhaften Korrekturlesern und Korrekturleserinnen für die wertvolle Unterstützung.

Der größte Dank gilt meiner Familie und insbesondere Beate: Danke, dass ihr immer für mich da wart und mich in allen Phasen meines Projektes bedingungslos unterstützt habt!

Zusammenfassung

Als Motor und zugleich als Konsequenz der Verstädterungsprozesse in Subsahara-Afrika kommt der Entwicklung lokaler Verkehrssysteme eine wichtige Rolle zu. Neben einer steigenden Individualmotorisierung und der Planung größerer ÖPNV-Projekte (Schnellbussysteme) ist dabei das Wachstum ‚informeller‘ Mobilitätsdienstleistungen ein wichtiges Merkmal. Insbesondere das Angebot der Motorrad-Taxis hat in den vergangenen Jahren einen starken Bedeutungsgewinn erfahren. Diese sorgen für die Erreichbarkeit randstädtischer Siedlungsgebiete und erfüllen auch in innerstädtischen Gebieten wichtige Ergänzungsfunktionen. Diesen positiven Effekten stehen andererseits negative Auswirkungen gegenüber, die sich u. a. in hohen Unfallzahlen äußern. Bisherige Studien haben neben einer Bearbeitung dieser Verkehrssicherheitsthematik v. a. quantitative Angebotsmerkmale und Nutzerbewertungen herausgearbeitet. Auch um die Potenziale für eine Reduzierung ihrer Negativeffekte und für ihre stärkere verkehrsplanerische Einbettung abschätzen zu können, bedarf es darüber hinaus allerdings eines besseren Verständnisses ihrer Steuerungsmechanismen.

Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Studie die Organisation und Regulierung der Motorrad-Taxis am Beispiel der tansanischen Metropole Dar es Salaam. Die Empirie stützt sich auf ein methodisch qualitativ ausgerichtetes Vorgehen, das sich am Forschungsstil der Grounded Theory und den Argumenten des Southern Urbanism orientiert. Die Analyse und Einordnung der Ergebnisse basiert auf verschiedenen theoretischen Perspektiven der Steuerung (Governance, Informalität und Neo-Institutionalismus) sowie auf Konzepten aus dem Feld der soziologischen Praxistheorien. Die Arbeit zeigt, welchen Einfluss der lokalspezifische Kontext für das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam hat und welche Governance-Mechanismen ihre kontinuierliche Integration in den lokalen Markt der Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen. Dabei deckt die Studie die Voraussetzungen des Berufseinstiegs und Fahrzeugzugangs der Anbieter sowie resultierende ökonomische Relationen auf und erklärt das Zusammenspiel verschiedener Dimensionen der Selbstregulierung, der staatlichen Regulierung sowie konflikthafter und kooperativer Auseinandersetzungen zwischen den Stakeholdern des Motorrad-Taxi-Feldes. Die Arbeit kommt zu dem Ergebnis, dass den zunehmend professionell agierenden Vereinigungen der Dienstleistungsanbieter eine große Relevanz für die Steuerung und potenziell für eine Verbesserung der Dienstleistung zukommt. Darüber hinaus verdeutlicht die Arbeit den engen Zusammenhang von nicht-staatlichen und staatlichen Regulierungsformen im Bereich der urbanen Mobilität und trägt damit zugleich zur Überwindung einer oft unterstellten Dichotomie von ‚informellen‘ und ‚formellen‘ gesellschaftlichen Relationen bei. Aufbauend auf einer sozialtheoretischen Analyse liefert die Studie außerdem einen empirischen Beitrag zu aktuellen (stadt-)theoretischen Debatten um das Verhältnis von gesellschaftlichen Strukturzwängen in den Städten Subsahara-Afrikas einerseits und den Handlungsmöglichkeiten sozialer Akteure andererseits.

Summary

As a driving force and, at the same time, as a consequence of urbanisation in Sub-Sahara-Africa the dynamics of local transport systems play an important role. Alongside growing individual motorisation and the planning of large public transport projects (i. e. bus rapid transit systems) the growth of ‘informal’ mobility services is a significant factor in this regard. Motorcycle-taxis in particular have become an important means of transport in recent years. They increase accessibility of settlements in the urban fringe and provide crucial service functions in inner urban areas. On the other hand, they involve negative effects, such as high numbers of accidents. Existing studies importantly have contributed to a better understanding of this road safety issue and have revealed quantitative service characteristics and user perceptions. However, in order to reduce negative effects and to evaluate the potentials for their consideration in urban transport planning among other things, it is fundamental to also understand the governance of motorcycle-taxis.

Against this background, this study investigates the organisation and mode of regulation in the field of motorcycle-taxis in the Tanzanian metropolis of Dar es Salaam. The study is based on a qualitative research design and follows a Grounded Theory approach and the arguments of Southern Urbanism. The analysis of the empirical results is informed by several theoretical perspectives (i.e. governance, informality, and neo-institutionalism) and concepts from the field of sociological practice theories. The study shows how the emergence of motorcycle-taxis in Dar es Salaam is shaped by the local context and how particular governance mechanisms continuously enable their integration into the local market of mobility services. In this regard, the study shows how operators enter the job, gain access to a service vehicle and what kind of economic relations result from it. It also explains how self-regulation, state regulation as well as conflicts and cooperation between stakeholders of the motorcycle-taxi field interrelate. The results of the study unveil that associations of motorcycle-taxi operators increasingly become professional and play an important role in governing and improving the services. The study also displays how self-regulation and state regulation in the area of urban mobility complement each other. In that way it contributes to overcoming the often-assumed dichotomy between ‘informal’ and ‘formal’ social relations. Moreover, based on a social-theoretical analysis the study contributes to current urban theory debates on the relations between the constraints of social structures in the cities in Sub-Saharan Africa on the one hand and the agency of social actors on the other hand.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	i
Summary	iii
Abbildungsverzeichnis.....	vii
Tabellenverzeichnis	ix
Kartenverzeichnis.....	x
Akronyme und Abkürzungen.....	xi
1. Einleitung.....	1
2. Stand der Forschung und Fragestellung.....	6
2.1 Urbane Mobilität und Informalität aus globaler Perspektive.....	6
2.1.1 Entwicklungstrends städtischer Mobilitätsformen	7
2.1.2 Informelle Mobilitätsdienstleistungen.....	11
2.1.3 Erreichbarkeiten und Nachhaltigkeit.....	13
2.1.4 Gestaltung urbaner Mobilität.....	15
2.2 Mobilität und Informalität in den Städten südlich der Sahara	16
2.2.1 Bedingungen und Ausprägungen	16
2.2.2 ‚Regulatorischer Zyklus‘ städtischer Mobilitätsdienstleistungen.....	20
2.3 Motorrad-Taxis als ‚neue‘ Mobilitätsdienstleistung	26
2.3.1 Politische und ökonomische Faktoren der Expansion.....	26
2.3.2 Charakteristiken der Angebotsseite.....	29
2.3.3 Charakteristiken der Nachfrageseite.....	32
2.3.4 Effekte für Sicherheit, Gesundheit und Umwelt	35
2.3.5 Ökonomische Relationen, Organisation und Politik	36
2.3.6 Formen der Regulierung.....	39
2.4 Forschungslücken und Herleitung der Fragestellung.....	41
3. Theoretische Perspektiven und konzeptioneller Rahmen	46
3.1 Southern Urbanism.....	46
3.2 Politische Perspektiven der Steuerung	51
3.2.1 Governance.....	51
3.2.2 Informalität	54
3.2.3 Institutional Bricolage	59
3.2.4 Zusammenführung: Politische Perspektiven der Steuerung und Motorrad-Taxis.....	62
3.3 Praxistheoretische Perspektiven.....	63
3.3.1 Grundannahmen und Konzepte der Theorie(n) sozialer Praktiken	63
3.3.2 Pierre Bourdieus ‚Entwurf einer Theorie der Praxis‘	72
3.3.3 Dimensionen sozialer Praktiken	78
3.3.3.1 Reproduktion und Wandel	78

3.3.3.2 Regelmäßigkeit, Regelmäßigkeit und das ‚Feld der Macht‘	86
3.3.3.3 Der Markt als ‚ökonomisches Feld‘	97
3.3.3.4 Die räumliche Dimension sozialer Praktiken	99
3.3.4 Zusammenführung: Praxistheoretische Perspektiven und Motorrad-Taxis	103
3.4 Konzeptioneller Rahmen zur Analyse der Motorrad-Taxis	104
4. Fallstudie: Motorrad-Taxis in Dar es Salaam	107
4.1 Begründung der Fallstudie	107
4.2 Forschung als Praxis: Methodisches Vorgehen der Studie	112
4.2.1 Praxistheorie und Feldforschung	113
4.2.2 Forschungsstil der Grounded Theory	117
4.2.3 Feldzugang, Fallauswahl und Erhebungssituationen	123
4.2.4 Methoden der Erhebung	130
4.2.5 Auswertungsverfahren	139
4.2.6 Reflexionen zur Positionalität im Forschungsprozess	142
4.3 Der lokale Kontext: Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dar es Salaam als Ausgangsbedingung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung	149
4.3.1 Mobilität im Kontext der Stadtentwicklung	150
4.3.1.1 Städtisches Wachstum, Masterpläne und Entwicklungsstrategien	150
4.3.1.2 Mobilitätsbedarfe als Folge von Urbanisierungsprozessen	159
4.3.2 Entwicklung, Akteure und Steuerung städtischer Mobilität	165
4.3.2.1 Ausdifferenzierung öffentlicher und privater Mobilitätsformen	165
4.3.2.2 Bedeutung des ÖPNV, Bedingungen und Nutzerperspektiven	173
4.3.2.3 Staatliche Steuerungsmechanismen	177
4.4 Das Feld der Motorrad-Taxis: Soziale Praktiken, Relationen und Regulierungsformen	185
4.4.1 Herausbildung des Feldes	186
4.4.1.1 Entstehen der Dienstleistung und Aneignung des städtischen Raumes	186
4.4.1.2 “Because public transport is not adequate”: Funktionen, Effekte und öffentliche Wahrnehmung der Motorrad-Taxis	194
4.4.1.3 Zentrale Akteure des Feldes	200
4.4.2 ‚Fahrer werden‘: Biographien, Fahrzeugzugänge und Berufseinstiege	204
4.4.2.1 “It’s a better job than what I am doing”: Prekäre Arbeit und soziale Positionen	204
4.4.2.2 ‚Ein Fahrzeug erwerben‘: Ökonomisches Kapital und Arbeitsverhältnisse	213
4.4.2.3 Praktiken des Berufseinstiegs und die Bedeutung sozialen Kapitals	223
4.4.3 Die Dienstleistung der Motorrad-Taxis als ökonomische Praxis	228
4.4.3.1 Das ‚Feld der Ökonomie‘ und der Markt der Mobilitätsdienstleistungen	229
4.4.3.2 “Every day is a working day”: Arbeitsbedingungen, Unsicherheit und Sozioökonomie	238
4.4.4 Praktiken der Selbstregulierung: Motorrad-Taxi-Fahrer und ihre Organisation	244

4.4.4.1 Gründung und Etablierung eines Motorrad-Taxistands und die Bedeutung räumlichen Kapitals	245
4.4.4.2 Funktionen und Organisationsstrukturen primärer Fahrervereinigungen...	255
4.4.4.3 “The group is part of my life now”: Fahrerhabitus und kulturell-kognitive Institutionen	267
4.4.4.4 Selbstregulierung und die (Re-)Produktion normativer Institutionen	273
4.4.5 Praktiken staatlicher Regulierung: Motorrad-Taxis und das ‚Feld der Macht‘ ...	281
4.4.5.1 Staatliche Anerkennung und die Schaffung regulativer Institutionen	282
4.4.5.2 “Don’t ask them to comply with your regulation”: Delegiertes Kapital, Restriktionen und eingeschränkte Rechtsdurchsetzung	289
4.4.6 Auseinandersetzungen im Feld: Interessenkonflikte, Widerstände und Praktiken der Kooperation	297
4.4.6.1 “People do not want to follow the laws”: Regelmissachtung, staatliche Kontrollausübung und Alltagskorruption	297
4.4.6.2 “We want to improve business”: Fahrerzusammenschlüsse auf Bezirks- und Landesebene	308
4.4.6.3 “It is political”: Partikularinteressen, Widersprüche und verbleibende Herausforderungen	327
4.5 Zusammenführung und Diskussion: Governance des Motorrad-Taxi-Feldes	340
4.5.1 Die soziale Praxis der Marktintegration	340
4.5.2 Regulierung als Institutional Bricolage	354
4.5.3 Reproduktion der Strukturen, Handlungsspielräume und Wandel	363
5. Schlussbetrachtungen	370
5.1 Zusammenfassung und Fazit	370
5.2 ‚Praktische‘ Schlussfolgerungen	376
5.3 Ausblick und künftige Forschung	379
Literaturverzeichnis	384
Verzeichnis der Medienberichte	410
Anhang	413

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Urbaner Modal Split verschiedener Weltregionen	8
Abb. 2: Minibus und Motorrad-Taxis in Dar es Salaam	13
Abb. 3 Minibus auf der Bagamoyo Road in Dar es Salaam	24
Abb. 4: Motorisierte Dreiräder in Dar es Salaam	30
Abb. 5: Die Praxistheorien im System der Sozialtheorien	67
Abb. 6: Konzeptioneller Rahmen zur Analyse des Motorrad-Taxi-Feldes	105
Abb. 7: Liste der Kriterien der Fallauswahl (Motorrad-Taxi-Fahrer)	128
Abb. 8: Informelle Siedlung im Vorfeld der Infrastrukturmaßnahmen des CIUP	158
Abb. 9: Einsatzbereite UDA-Busse zwischen 1974-1983	166
Abb. 10: Einsatzbereite UDA-Busse zwischen 1983-1998	167
Abb. 11: Registrierte Minibusse (Daladala) 1991-1999	168
Abb. 12: BRT-Terminal auf der Kawawa Road	171
Abb. 13: Jährliche Pkw-Importe zwischen 2009-2015	173
Abb. 14: Formelle Steuerung des Straßen- u. Personenverkehrs in Dar es Salaam	179
Abb. 15: DART-Bus und BRT-Infrastruktur mit separaten Fahrspuren	181
Abb. 16: Verletzte und Tote bei Verkehrsunfällen in Tansania zwischen 1998-2011	184
Abb. 17: Verkehrsunfälle, Verletzte und Unfalltote in Tansania zwischen 2013-2018	185
Abb. 18: Jährliche Importe motorisierter Zweiräder zwischen 2003-2015	188
Abb. 19: Jährliche Importe motorisierter Dreiräder zwischen 2003-2015	188
Abb. 20: Bajaj an einer Bushaltestelle in Magomeni im Jahr 2009	190
Abb. 21: Motorrad-Taxis im Einsatz	192
Abb. 22: Motorrad-Taxis im randstädtischen Dar es Salaam	195
Abb. 23: Anzahl der in Unfällen verwickelten Fahrzeuge in Tansania	197
Abb. 24: Akteure im Feld der Motorrad-Taxis und Relationen zu anderen Feldern	202
Abb. 25: Gängiges Bild: Bajaj, Bodaboda und Daladala auf den Straßen Dar es Salaams	235
Abb. 26: Bajaj-Taxistände in Dar es Salaam	245
Abb. 27: Bodaboda-Taxistände in Dar es Salaam	249
Abb. 28: Übersicht ökonomischer Funktionen der primären Fahrervereinigungen	258
Abb. 29: Übersicht sozialer Funktionen der primären Fahrervereinigungen	260
Abb. 30: Übersicht administrativer Funktionen der primären Fahrervereinigungen	264

Abb. 31: Jugendlicher Bodaboda-Fahrer ohne Schutzhelm	273
Abb. 32: Übersetzung der Satzung einer primären Fahrervereinigung aus Kimara	274
Abb. 33: Idealtypischer Ablauf einer Motorrad-Taxi-Registrierung	285
Abb. 34: Motorrad-Taxi-Lizenzen	286
Abb. 35: Übersetzung der Hinweise auf der SUMATRA Road Licence	288
Abb. 36: Erste Versammlung der MAPIMAMATA-Mitglieder nach offizieller Registrierung	313
Abb. 37: Übersetzung der schriftlichen Satzung von UWAPITE	315
Abb. 38: Verkehrsseminar für Motorrad-Taxi-Fahrer in Dar es Salaam 2018	321
Abb. 39: MAPIMAMATA-Mitglieder bei einem Fußballturnier 2018	324
Abb. 40: Exemplar einer Reflektorweste	336
Abb. 41: Modell der Marktintegration der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam	341
Abb. 42: Reproduktion und Wandel im Feld der Motorrad-Taxis	364

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungszahlen ausgewählter Städte in SSA (in Mio.)	17
Tab. 2: Dekade des Entstehens des Motorrad-Taxi-Angebots in ausgewählten Ländern	28
Tab. 3: Geschätzte Anzahl von Motorrad-Taxis in ausgewählten Städten	29
Tab. 4: Sozioökonomische Effekte des Motorrad-Taxi-Angebots in ausgewählten Kontexten	33
Tab. 5: Funktionen der Motorrad-Taxis, Nutzerbedarfe und Wahrnehmungen	34
Tab. 6: Dimensionen sozialer Institutionen	95
Tab. 7: Übersicht empirischer Informationsquellen und thematischer Einblicke	125
Tab. 8: Übersicht der Methoden und Erhebungen	132
Tab. 9: Empirische Analysekatégorien	141
Tab. 10: Motorrad-Unfälle in Dar es Salaam 2013 und 2014	198
Tab. 11: Ausgewählte sozioökonomische Informationen interviewter Motorrad-Taxi-Fahrer	205
Tab. 12: Wege des Fahrzeugzugangs und ökonomische Relationen	215
Tab. 13: Arbeitstage, Umsätze und Betriebskosten ausgewählter Motorrad-Taxi-Fahrer	233
Tab. 14: Sozioökonomische Kennzahlen ausgewählter Motorrad-Taxi-Fahrer	242
Tab. 15: Organisationsformen von Motorrad-Taxi-Fahrern in Dar es Salaam	247
Tab. 16: Digitalisierte Zeitlinie der primären Fahrervereinigung aus Mikocheni für die Jahre 2010-2016	257
Tab. 17: Verschiedene Positionen und Verantwortlichkeiten in den Fahrervereinigungen	265
Tab. 18: Übersicht übergeordneter Fahrervereinigungen	309
Tab. 19: Überschneidungen mit den Praktiken primärer Fahrervereinigungen und Zusatzleistungen der übergeordneten Fahrervereinigungen	320
Tab. 20: Dimensionen der Institutional Bricolage im Feld der Motorrad-Taxis	356

Kartenverzeichnis

Karte 1: Erhebungsgebiete in Dar es Salaam	129
Karte 2: Hauptverkehrsverbindungen in Dar es Salaam	156
Karte 3: Verteilung der Bodaboda und Bajaj in Dar es Salaam	193
Karte 4: BRT-Routen und ÖPNV-Haltestellen der Minibusse	237
Karte 5: Verlauf der innerstädtischen Motorrad-Taxi-Verbotszone 2014	298
Karte 6: Verlauf der innerstädtischen Motorrad-Taxi-Verbotszone 2016	328

Akronyme und Abkürzungen

AAT	Automobile Association Tanzania
BRT	Bus Rapid Transit
CCM	Chama cha Mapinduzi
CHABBOWIKI	Chama cha Waendesha Bajaj na Boda Bode Wilaya ya Kinondoni
CHADEMA	Chama cha Demokrasia na Maendeleo
CIUP	Community Infrastructure Upgrading Programme
CMPD	Chama cha Madereva na Wamiliki Pikipiki Mkoa wa Dar es Salaam
DART	Dar Rapid Transit
DOK	Dokument
FELD	Feldnotiz
GD	Gruppendiskussion
GT	Grounded Theory
INF	Informelles Gespräch
JICA	Japan International Cooperation Agency
KIDITIMA	Kinondoni District Drivers of Tricycles and Motorcycles Association
KMC	Kinondoni Municipal Council
LK	Lokaler Kontext
MAPIMAMATA	Chama cha Maendeleo ya Madereva Pikipiki Matairi Matatu Tanzania
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWTC	Ministry of Works, Transport and Communications
NIT	National Institute of Transport
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PZI	Problemzentriertes Interview
RSA	Road Safety Ambassadors
SACCO	Savings and Credit Corporative Organization
SDG	Sustainable Development Goal
SDP	Sustainable Dar es Salaam Project
SSA	Subsahara-Afrika
SSATP	Sub-Saharan Africa Transport Policy Program
SUDPF	Strategic Urban Development Planning Framework

SUMATRA	Surface and Marine Transport Regulatory Authority
TANROADS	Tanzania National Roads Agency
TARURA	Tanzania Rural and Urban Roads Agency
TRA	Tanzania Revenue Authority
TZS	Tanzanian Shilling
UDA	Shirika la Usafiri Dar es Salaam
UDSM	University of Dar es Salaam
UMC	Ubungo Municipal Council
UNEP	United Nations Environmental Programme
UN-Habitat	United Nations Human Settlements Programme
UWAPITE	Umoja wa Waendesha Pikipiki Temeke
VETA	Vocational Education and Training Authority
WHO	World Health Organization
WS	Workshop

1. Einleitung

Bevölkerungswachstum, Urbanisierung und sozialer Wandel führen in den Ländern Subsahara-Afrikas (SSA) zu steigenden und sich verändernden Mobilitätsbedarfen und einem Aufkommen neuer Mobilitätsformen. Während höhere Einkommensklassen zunehmend einen Zugang zum motorisierten Individualverkehr (MIV) erlangen, ist die deutliche Mehrheit der lokalen Bevölkerungen vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und von nicht-motorisierten/aktiven Formen des Verkehrs abhängig, um ihre Mobilitätsbedarfe zu befriedigen. Die Gestaltung öffentlicher Verkehrssysteme muss aber nicht nur diese verschiedenen und sich verändernden Bedarfe berücksichtigen, sondern zugleich eine Reihe miteinander verflochtener Herausforderungen adressieren: Erfordernisse und Auswirkungen wirtschaftlicher Entwicklung, Umweltveränderungen und Klimawandel, Effekte des MIV und die Notwendigkeit einer effektiven Verbindung von Verkehr- und Landnutzungsplanung. Zugleich ist der Zugang zu und die Verfügbarkeit von öffentlichen Mobilitätsoptionen ein Kernaspekt des Diskurses um nachhaltige Mobilität sowie nachhaltige Entwicklung allgemein (Dimitriou 2011; Sietchiping et al. 2012; UN-Habitat 2013).¹

Auch die städtischen Verkehrssysteme selbst befinden sich in einem kontinuierlichen Veränderungsprozess: Noch in der späten Kolonialzeit wurde der ÖPNV hier oft durch Privatunternehmen bereitgestellt, die in der Postkolonialzeit meist durch die Regierungen der neuen unabhängigen Nationen verstaatlicht wurden. Andernfalls wurden neue Staatsunternehmen gegründet, die eine Monopolstellung innehatten. Im Kontext ökonomischer und fiskalischer Krisen der 1980er und 1990er Jahre wurden in zahlreichen Ländern in SSA so genannte Strukturanpassungsprogramme des Internationalen Währungsfonds umgesetzt, in deren Konsequenz Austeritäts-, Deregulierungs- und Privatisierungsmaßnahmen ergriffen wurden. Diese politischen Maßnahmen führten in Verbindung mit weiteren Faktoren zu einem Niedergang der staatlichen ÖPNV-Unternehmen. Zu diesen Faktoren zählen z. B. ineffektives Management oder die nur begrenzten staatlichen Möglichkeiten, die Subventionen für die Instandhaltung der Fahrzeugflotten zur Verfügung zu stellen. Letztere waren in vielen lokalen Kontexten u. a. aufgrund der aus politischen Gründen niedrig gehaltenen Fahrpreistarife notwendig geworden. In Verbindung mit dem starken Bevölkerungswachstum resultierten diese Entwicklungen darin, dass Mobilitätsbedarfe nicht mehr adäquat befriedigt werden konnten. Die daraus entstehenden Angebotslücken erzeugten wiederum neue unternehmerische Möglichkeiten und stimulierten das Aufkommen von inzwischen umfassend verbreiteten privat organisierten Mobilitätsdienstleistungen. Hierbei nehmen Motorrad-Taxis, deren Entwicklung im Fokus der vorliegenden Arbeit steht, mittlerweile eine große Bedeutung ein. Mithilfe dieser verschiedenen Verkehrsmittel werden vielerorts nicht nur wichtige Ergänzungsdienstleistungen bereitgestellt. In vielen Fällen stellen sie sogar – über das Zufußgehen hinaus – die einzige Möglichkeit des Mobilseins in den subsaharischen Städten dar (Kumar & Barrett 2008, 6ff.;

¹ Dieser und die folgenden Absätze basieren größtenteils auf Ausführungen in Ehebrecht et al. (2018, 242f.).

Kumar 2011, 6ff.; Pirie 2011, 8ff.; Rizzo 2002, 136ff.; Sohail et al. 2006, 179; UN-Habitat 2013, 26ff.).

Motorrad-Taxis wie auch Sammeltaxis und Kleinbusse werden (in wissenschaftlichen Arbeiten sowie in der Planungspraxis) oft als ‚informelle Mobilitätsangebote‘ bezeichnet, da für sie keine staatlichen regulatorischen Rahmen existieren oder diese weitgehend nicht zur Anwendung kommen. Dies äußert sich u. a. in geringer staatlicher Kontrolle, fehlenden Fahrzeugstandards, nicht-lizenzierten Anbietern und führt zu erhöhter Unfallgefahr und anderen Auswirkungen (Cervero & Golub 2007; Cervero 2000; Kumar & Barrett 2008). Dennoch können diese Mobilitätsangebote nicht als ‚unorganisiert‘ gelten, denn schwache oder fehlende staatliche Regulierung wird durch verschiedene Formen der (informellen) Selbstregulierung kompensiert, wie im Rahmen der vorliegenden Studie am Beispiel der Motorrad-Taxis gezeigt wird. Die ‚Motorrad-Taxi-Revolution‘ in SSA knüpft unmittelbar an die oben geschilderten Zusammenhänge der Stadt- und Verkehrsentwicklung an:

“The growth of motorcycling is not deliberate transport policy but a local and opportunistic market response by mostly young men. The collapse of officially organised public transport, and growing vehicular traffic congestion, created an opening for services that were quick, adaptable and offered good coverage across a range of road surfaces and widths” (Pirie 2014, 138).

Ebenso wie bei informellen Mobilitätsdienstleistungen allgemein handelt es sich auch bei den Motorrad-Taxis um ein globales Phänomen: Motorrad-Taxis sind in ihren unterschiedlichen Variationen v. a. in Asien seit längerer Zeit eine wichtige Stütze öffentlicher Mobilität und bieten ihren Service dort u. a. in Sri Lanka (Kumarge et al. 2010), in Vietnam (Tuan & Mateo-Babiano 2013) und in China (Qian 2015) an. Im lateinamerikanischen Kontext haben Motorrad-Taxis in den vergangenen Jahren v. a. in Brasilien deutlich an Bedeutung gewonnen (Silva & Alves da Silva 2013; Vasconcellos 2013).

In SSA lässt sich eine besondere Dynamik des Entstehens und der Verbreitung der Motorrad-Taxis beobachten, denn seit geraumer Zeit sind diese “widespread in many African cities, representing the fastest-growing form of informal services” (Cervero 2000, 149). In Verbindung mit diesem Wachstum haben die Motorrad-Taxis hier insbesondere in den vergangenen zehn Jahren einen großen Bedeutungsgewinn erfahren, der sich auch in einem parallelen Anstieg empirischer Studien widerspiegelt. Diese befassen sich mit verschiedenen Aspekten der Mobilitätsdienstleistung und thematisieren dabei v. a. Nutzermotivation und -erfahrungen, Dienstleistungsfunktionen, quantitative Angebotsmerkmale und negative Effekte. Dagegen bleiben spezifische lokale Ursachen ihres Aufkommens, politisch-ökonomische Zusammenhänge, Organisationsformen und Regulierungsaspekte der Motorrad-Taxis weitgehend unberücksichtigt (s. Überblick in Ehebrecht et al. 2018).

Ziel der Arbeit

An diesem Punkt setzt die vorliegende Arbeit an. Ziel der Studie ist es, am Fallbeispiel der tansanischen Metropole Dar es Salaam zu einem besseren Verständnis der Entstehungsbedingungen, der Organisation und der Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in SSA beizutragen. Mithilfe einer sozialtheoretisch informierten Governance-Analyse, welche v. a. die Anbieterseite und staatliche Akteure fokussiert, wird gezeigt, wie sich die Motorrad-Taxis über etablierte soziale Praktiken kontinuierlich in das lokale Verkehrssystem bzw. in den Markt der Mobilitätsdienstleistungen in Dar es Salaam integrieren bzw. wie sie integriert werden. Die Betrachtung von Regulierungsformen bringt dabei auch eine Auseinandersetzung mit dem im (Forschungs-)Kontext des ‚Globalen Südens‘ zentralen Begriff der Informalität mit sich. Es wird analysiert, wie und auf welcher Grundlage formelle und informelle Formen der Regulierung zwischen den beteiligten Akteuren ausgehandelt werden und wie die Alltagspraktiken der Dienstleistung dadurch bedingt werden. Über den Beitrag zum Diskurs um Informalität hinaus beteiligt sich die Arbeit zudem am aktuellen stadttheoretischen Diskurs des so genannten *Southern Urbanism*. Auf Grundlage der empirischen Einblicke aus dem thematischen Zusammenhang von urbaner Mobilität und Informalität in Dar es Salaam wird dabei das Verhältnis von gesellschaftlichen Strukturen einerseits und Handlungsspielräumen lokaler Akteure andererseits im Kontext des Globalen Südens eruiert. Der Aufbau und die Argumentationsstruktur der Arbeit werden im Folgenden dargestellt.

Aufbau und Argumentationsstruktur der Arbeit

Das Thema der vorliegenden Arbeit wird in *Kapitel 2* zunächst vor dem Hintergrund des aktuellen Forschungsstands eingeordnet. Kapitel 2.1 beleuchtet dazu das Themenfeld *Urbane Mobilität und Informalität* aus globaler Perspektive, skizziert relevante Entwicklungstrends und zeichnet ihre Bedeutung im Kontext des Nachhaltigkeitsdiskurses und der städtischen (Verkehrs-)Planung nach. Kapitel 2.2 betrachtet daran anknüpfend die Bedingungen und Ausprägungen von Mobilität und Informalität im städtischen SSA. Die Entwicklung öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen wird dabei als ein ‚regulatorischer Zyklus‘ dargestellt, der wesentliche Charakteristiken und gegenwärtige Transformationsprozesse des ÖPNV in den Städten Subsahara-Afrikas systematisiert. Als zentraler Aspekt dieser Transformation werden in Kapitel 2.3 das Aufkommen und die Expansion der Motorrad-Taxis in SSA beschrieben und der gegenwärtige Kenntnisstand zu verschiedenen Teilaspekten dieser ‚neuen‘ Mobilitätsdienstleistung vorgestellt. Aufbauend darauf werden in Kapitel 2.4 bestehende Forschungslücken identifiziert und die Fragestellung der vorliegenden Arbeit hergeleitet.

Die vorliegende qualitativ-sozialwissenschaftlich ausgerichtete Arbeit stützt sich auf verschiedene theoretische Vokabulare zur Interpretation und Einordnung der erzielten Ergebnisse. *Kapitel 3* führt diese verschiedenen, sich ergänzenden Perspektiven ein. In Kapitel 3.1 werden zunächst grundlegende Argumente des *Southern Urbanism* vorgestellt. Diese zielen darauf ab,

die Forschung im und zum Globalen Süden, d. h. sowohl die empirische als auch die (stadt-)theoretische Arbeit, stärker an den strukturellen Bedingungen, Alltagspraktiken und -logiken der Städte des Südens zu orientieren. Auf konzeptioneller Ebene ist es vor dem Hintergrund dieser Forschungsrichtung sinnvoll, mit offenen Konzepten zu arbeiten, die im Wechselspiel mit der Empirie flexibel angepasst werden können: Zum einen spielen in dieser Studie verschiedene politische Perspektiven der Steuerung eine Rolle, die in Kapitel 3.2 vorgestellt werden. Dazu zählen die analytische Governance-Perspektive, der Begriff der Informalität sowie das der Institutionentheorie entlehnte Konzept der *Institutional Bricolage* als ein analytisches Instrument zum Nachvollziehen von Regulierungsprozessen. Zum anderen stützt sich die Ergebnisinterpretation der vorliegenden Studie auf theoretische Konzepte aus dem Feld der soziologischen Praxistheorien – hierbei insbesondere auf die Arbeiten Pierre Bourdieus – die in Kapitel 3.3 eingeführt werden. Dabei stellen u. a. die Konzepte der sozialen Praktiken und Felder zentrale Analyseeinheiten dar. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen theoretischen Diskussion sozialer Regelhaftigkeit wird mit dem Konzept sozialer Institutionen von Richard Scott ein weiterer Ansatz aus dem Umfeld der Institutionentheorie aufgegriffen, der eine weitere Differenzierung sozialer Regeln erlaubt. In Kapitel 3.4 werden diese verschiedenen Perspektiven zu einem konzeptionellen Analyserahmen zusammengeführt, der als Bezugsrahmen für die Interpretation der empirischen Einblicke der Studie dient.

Kapitel 4 markiert den Hauptteil der vorliegenden Arbeit und stellt die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen zu den Motorrad-Taxis in Dar es Salaam vor. Nach einer kurzen Einleitung in die Fallstudie in Kapitel 4.1, welches die Fallstudienauswahl begründet und eine Übertragung der Fragestellung vornimmt, wird in Kapitel 4.2 das methodische Vorgehen der Studie erläutert, das sich auf qualitative Erhebungsmethoden stützt und sich am Forschungsstil der Grounded Theory orientiert. In Kapitel 4.3 wird der lokale Kontext vorgestellt: v. a. auf Basis von Literatur und offiziellen Dokumenten werden historische, demographische, politische, planerische und andere relevante Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dar es Salaam als Ausgangsbedingung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung nachgezeichnet. Dabei wird herausgearbeitet, wie sich lokale Mobilitätsbedarfe und Mobilitätsformen über Zeit entwickelt haben, unter welchen Bedingungen Mobilität gegenwärtig stattfindet und welche staatlichen Steuerungsmechanismen auf gesamtstädtischer Ebene vorzufinden sind.

Auf Grundlage dieser Ausführungen stellt Kapitel 4.4 die empirischen Ergebnisse der vorliegenden Studie dar. Dazu werden zentrale Praktiken, Relationen und Regulierungsformen im Feld der Motorrad-Taxis herausgearbeitet und analysiert: Kapitel 4.4.1 betrachtet zunächst die Entwicklung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Tansania und Dar es Salaam, bevor gegenwärtige Funktionen, Effekte, öffentliche Wahrnehmung und schließlich zentrale Akteure des betrachteten sozialen Feldes thematisiert werden. Dies bereitet eine Analyse der Prozesse des ‚Fahrer-Werdens‘ in Kapitel 4.4.2 vor. Hier werden exemplarisch Biographien von Anbietern der Dienstleistung beleuchtet, um zu verstehen, vor welchen Hintergründen die Aufnahme der Fahrertätigkeit erfolgt. Anschließend wird untersucht, auf welche Weise der Zugang zu einem

Fahrzeug und der Berufseinstieg gelingen und welche ökonomischen und sozialen Beziehungen dafür entscheidend sind. Anknüpfend an die voranstehenden Ausführungen betrachtet Kapitel 4.4.3 schließlich die ökonomische Praxis der Dienstleistung und zeigt, in welchem Verhältnis die Motorrad-Taxis zum Markt der Mobilitätsdienstleistungen stehen. Dabei werden auch die Arbeitsbedingungen, Aspekte der sozialen Unsicherheit und Potenziale des sozialen Aufstiegs der Anbieter herausgearbeitet.

Kapitel 4.4.4 untersucht die kollektive Organisation der Motorrad-Taxi-Anbieter und betrachtet die Praktiken der Selbstregulierung, die über die empirischen Erhebungen erfasst werden konnten. Dabei werden räumliche Organisationsformen, Funktionen und Strukturen von primären Fahrervereinigungen (d. h. Zusammenschlüsse von Fahrern an Motorrad-Taxiständen) sowie Regulierungsmechanismen und die Bedeutung sozialer Institutionen analysiert. Kapitel 4.4.5 betrachtet anschließend die Praktiken staatlicher Regulierung und zeigt, vor welchen Hintergründen die Behörden in Tansania die Motorrad-Taxi-Dienstleistung formell anerkannt haben und welche Steuerungsmechanismen daraus hervorgegangen sind. Darüber hinaus wird dargelegt, unter welchen Bedingungen die Regulierung stattfindet und welche Herausforderungen dabei bestehen. Kapitel 4.4.6 beleuchtet schließlich die Aushandlung von Interessengegensätzen sowie auch Kooperationen zwischen den Akteuren des Motorrad-Taxi-Feldes. Dabei wird das konflikthafte Aufeinandertreffen verschiedener Regulierungsmechanismen betrachtet, die sozialen Praktiken übergeordneter Fahrervereinigungen auf städtischer Bezirksebene nachvollzogen und die Herausforderungen herausgearbeitet, die u. a. aus Partikularinteressen sowie aus Widersprüchen staatlicher Regulierung entstehen. Kapitel 4.5 führt die verschiedenen empirischen Einblicke zusammen und diskutiert diese vor dem Hintergrund der eingangs formulierten Fragestellungen.

In den Schlussbetrachtungen in *Kapitel 5* werden die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit schließlich zusammengefasst und ein Fazit gezogen (Kapitel 5.1), bevor potenzielle Handlungsfelder der künftigen Verkehrspolitik und -planung identifiziert werden (Kapitel 5.2). Kapitel 5.3 gibt einen Ausblick auf gegenwärtige Veränderungsprozesse, die das Feld der Motorrad-Taxis berühren, und formuliert einige Vorschläge für weiterführende Forschungsarbeiten.

2. Stand der Forschung und Fragestellung

Die Expansion der Motorrad-Taxis ist ein wichtiger Teilaspekt der gegenwärtigen Transformationsprozesse des städtischen ÖPNV in SSA.² Um die Bedeutung der Motorrad-Taxis darin verstehen zu können, muss zunächst der übergeordnete Zusammenhang von Stadt- und Verkehrsentwicklung nachvollzogen werden. Dazu ist es notwendig, die zugrunde liegenden sozialen, ökonomischen, räumlichen, planerischen und (stadt-)politischen Ausgangsbedingungen nachzuzeichnen. Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist dabei außerdem das Verhältnis von formellen und informellen Mobilitätsformen sowie die mit ihnen verbundenen Potenziale und Herausforderungen für die Gestaltung urbaner Mobilität. Kapitel 2.1 ordnet diese Zusammenhänge zunächst aus globaler Perspektive ein und zeigt Parallelen und Unterschiede zu anderen regionalen Kontexten. Kapitel 2.2 betrachtet die Bedingungen und Entwicklungen von urbaner Mobilität im Kontext von SSA. Vor diesem Hintergrund geht Kapitel 2.3 auf Entwicklungslinien und Charakteristiken der Mobilitätsdienstleistung der Motorrad-Taxis ein und skizziert ein grobes Muster ihrer Ausprägungen in SSA. Auf dieser Grundlage identifiziert Kapitel 2.4 offene Forschungsfragen und leitet die Fragestellung der vorliegenden Studie her.

2.1 Urbane Mobilität und Informalität aus globaler Perspektive

Der städtische Verkehr³ hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten weltweit in quantitativer Hinsicht stark zugenommen und er wird Schätzungen zufolge voraussichtlich weiterhin deutlich wachsen: Die realisierten Personenkilometer könnten bis zum Jahr 2050 um das drei- oder vierfache steigen. Dieser Trend steht jedoch in einem widersprüchlichen Verhältnis zu den Bedingungen und tatsächlichen Möglichkeiten des Mobilseins. Denn die rasante globale Zunahme des Verkehrs – manchmal als ‚Hypermobilität‘ bezeichnet – geht mit einer Reihe negativer Effekte und auch mit Erreichbarkeitsproblemen einher (Dimitriou 2011, 19f.; UN-Habitat 2013, 1; s. unten). Der angesprochene Widerspruch wird im *Global Report on Human Settlements 2013*, der sich explizit mit ‚nachhaltiger urbaner Mobilität‘ befasst, folgendermaßen zusammengefasst:

“[D]espite the increasing level of urban mobility worldwide, access to places, activities and services has become increasingly difficult. Not only is it less convenient – in terms of time, cost and comfort – to access locations in cities, but the very process of moving around in cities generates a number of negative externalities. Accordingly, many of the world’s cities face an unprecedented

² Motorrad-Taxis spielen auch in ländlichen Regionen in SSA eine wichtige Rolle. Teilweise sind sie hier sogar das einzige verfügbare Verkehrsmittel (Porter 2014; Starkey 2016a).

³ In der Literatur werden die Begriffe *Mobilität* und *Verkehr* oft synonym verwendet. In dieser Arbeit wird zwischen dem stärker sozialwissenschaftlich ausgerichteten Begriff der Mobilität und dem Begriff des Verkehrs unterschieden: Der Mobilitätsbegriff betont v. a. die Möglichkeiten des Mobilseins (z.B. im Sinne von Erreichbarkeiten). Der Verkehrsbegriff meint einerseits den realisierten Verkehr (i. S. von Verkehrsflüssen) und lässt sich andererseits in Zusammenhang mit den Begriffen des Verkehrssystems oder der Verkehrsplanung verwenden.

accessibility crisis, and are characterized by unsustainable mobility systems” (UN-Habitat 2013, 1).

Aus globaler Perspektive lassen sich eine Reihe damit verbundener Entwicklungen und Herausforderungen identifizieren. Diese betreffen die globale Dynamik und regionale Konzentration des Bevölkerungswachstums, Effekte des weltweit zunehmenden motorisierten Individualverkehrs, die Bedingungen und oft bestehenden Unzulänglichkeiten des ÖPNV sowie die zunehmende Bedeutung informeller Mobilitätsdienstleistungen. Des Weiteren sind die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, sozialen Dienstleistungen und ‚Lebensmöglichkeiten‘ allgemein, die Berücksichtigung der verschiedenen Dimensionen der sozialen, ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit und schließlich der enge Zusammenhang von räumlicher Entwicklung, Verkehrsentwicklung und deren Gestaltungsmöglichkeiten zu nennen (Dimitriou 2011; Schwedes 2017; UN-Habitat 2013).

2.1.1 Entwicklungstrends städtischer Mobilitätsformen

Die weltweite Entwicklung der Mobilitätsnachfrage und des Verkehrs resultiert u. a. aus dem Bevölkerungswachstum und der Urbanisierung vieler Regionen weltweit (UN-Habitat 2013). Demographisches Wachstum konzentriert sich dabei inzwischen v. a. in Afrika und Asien (United Nations Department of Economic and Social Affairs 2019). Insbesondere die Großstädte Afrikas verzeichnen starke Wachstumsraten (s. Kap. 2.2.1) und ziehen dabei Siedlungswachstum in den peri-urbanen Räumen nach sich (Mabin et al. 2013). Global betrachtet stellen diese Urbanisierungsprozesse, ökonomisches Wachstum und der soziale Wandel hin zu einer ‚urbanen Gesellschaft‘ in Form einer steigenden und sich verändernden Mobilitätsnachfrage neue Anforderungen an den (Güter- und) Personenverkehr (vgl. Dimitriou & Gakenheimer 2011; UN-Habitat 2013).

Der städtische Personenverkehr wird durch verschiedene Mobilitätsformen (öffentlich/privat, motorisiert/nicht-motorisiert) und Mobilitätsmodi (Angebote des ÖPNV, Privatautos, Motorräder, Fahrräder etc.) abgedeckt, die regional und lokal unterschiedlich gewichtet sind (Aguiléra & Grébert 2014) und deren Entwicklung auch von der Stadtentwicklung und Planung beeinflusst ist: Beispielsweise waren und sind die Prozesse der Suburbanisierung in Nordamerika und Europa mit einer starken Zunahme des MIV verbunden (Schwedes 2017). Aggregierte Daten der *Millennium Cities Database* aus dem Jahr 2005 erlauben grobe Einschätzungen des kombinierten globalen städtischen Modal-Split in getätigten Fahrten (sowie in Personenkilometern). Sie zeigen, dass der MIV zu diesem Zeitpunkt Anteile von 47% (bzw. 71%) hatte, während der nicht-motorisierte Verkehr/Aktivmodi auf Anteile von 37% (bzw. 8%) und der ÖPNV auf Anteile von 16% (bzw. 22%) kam (Aguiléra & Grébert 2014, 206; UN-Habitat

2013, 6).⁴ Abbildung 1 zeigt die Modal-Split-Anteile in getätigten Fahrten für verschiedene Weltregionen:

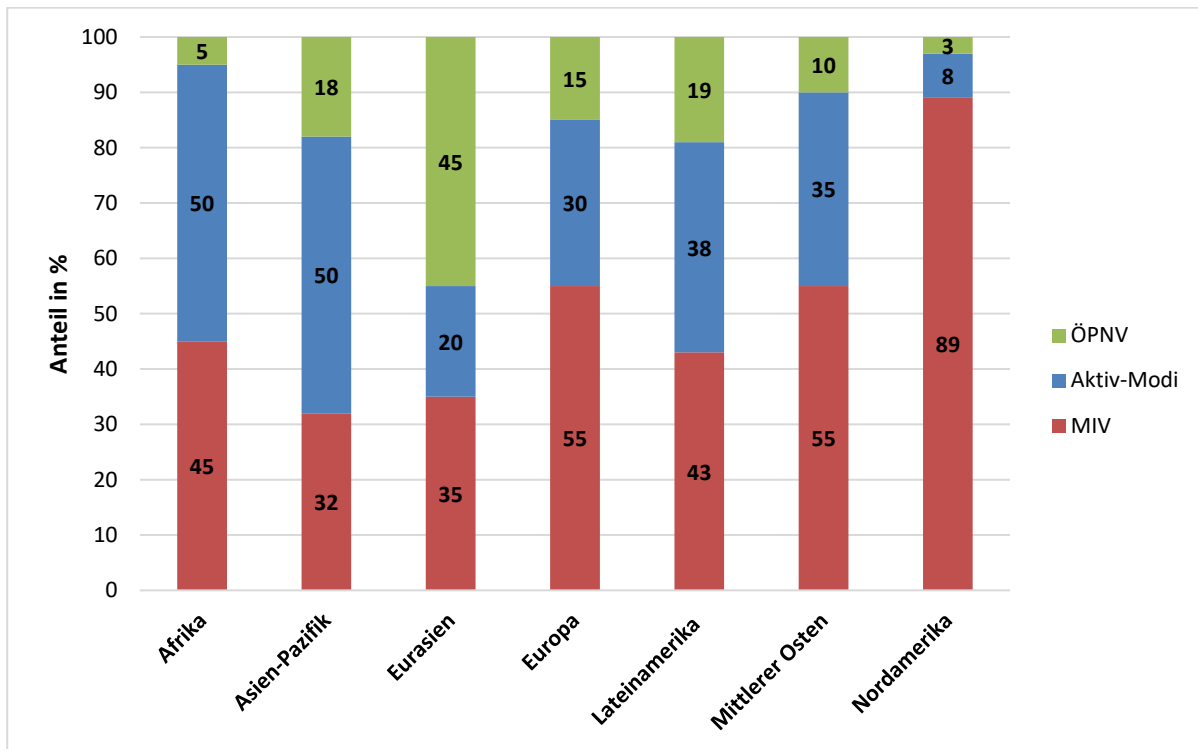


Abb. 1: Urbaner Modal Split verschiedener Weltregionen

Quelle: Eigener Entwurf, verändert nach Aguiléra & Grébert (2014, 206)

In Afrika⁵ und im asiatisch-pazifischen Raum dominierten im Jahr 2005 nicht-motorisierte/aktive Mobilitätsmodi. In Lateinamerika und in Asien hatte der ‚formelle‘ ÖPNV damit im Vergleich zu Afrika relativ hohe Anteile an allen getätigten Fahrten. Im eurasischen Raum sind die ÖPNV-Anteile mit 45% im weltweiten Vergleich am höchsten. Die verfügbaren Daten verweisen außerdem auf die deutlich höheren MIV-Anteile in Europa und v. a. Nordamerika (Aguiléra & Grébert 2014, 206). Der individuelle Motorisierungsgrad fällt zwar in den Ländern und Regionen des Globalen Südens im Vergleich zum Globalen Norden immer noch deutlich geringer aus. Allerdings werden hohe Wachstumsraten zu künftig höheren MIV-Anteilen führen; insbesondere in China, das seit Jahren ein hohes Wachstum aufweist (vgl. Kenworthy 2011; Pan et al. 2011; UN-Habitat 2013, 3). Dies gilt aber auch für Lateinamerika, wo außerdem in einigen Ländern, wie v. a. Brasilien, ein starkes Wachstum an Motorrädern zu verzeichnen ist (Hidalgo & Huizenga 2013, 68). Die Zunahme des MIV im Globalen Süden ist dabei auch mit dem Diskurs um ‚nachholende Entwicklung‘ und ‚Modernisierung‘ verbunden,

⁴ Die Autoren der zitierten Studie verweisen auf die insgesamt sehr begrenzte Datenverfügbarkeit und eingeschränkte Datenvergleichbarkeit. Die zugrunde liegenden Daten der Millennium Cities Database basieren auf einer Auswertung von 100 Städten weltweit.

⁵ Aufgrund der eingeschränkten Datenverfügbarkeit ist es kaum möglich, den Anteil informell organisierter ÖPNV-Angebote zu ermitteln (vgl. Aguiléra & Grébert 2014). Die tatsächlichen ÖPNV-Anteile dürften daher zumindest für den hier fokussierten SSA-Kontext deutlich höher liegen.

der sich am Entwicklungspfad des Globalen Nordens orientiert (vgl. Schwedes 2017; UN-Habitat 2013, 3f.):

“Car dependency is also served by a cultural and commercial system, which promotes the car as a symbol of status and personal freedom. Therefore, many developing countries perceive motorization as a condition for development” (UN-Habitat 2013, 4).

Dieser Trend spiegelt sich auch in der Verkehrsplanung wider, die nach wie vor v. a. auf einen Ausbau der Straßeninfrastruktur abzielt und damit auch dem MIV mehr Platz einräumt (UN-Habitat 2013, 3). Dass der MIV dadurch auch aktiv gefördert wird, was negative Effekte nach sich zieht (s. unten), wird unter dem Problem des *induzierten Verkehrs* diskutiert (Litman 2017). Ein weiterer Faktor des MIV-Wachstums im Globalen Süden sind globale Import-Export-Relationen und der Handel mit relativ günstigen Gebrauchtwagen. In vielen afrikanischen Ländern wurde dies durch Liberalisierungsmaßnahmen seit den 1990er Jahren möglich, was zunehmend mehr Menschen einen Zugang zu diesen Fahrzeugen verschafft hat (UN-Habitat 2013, 5). Der global wachsende MIV führt jedoch – v. a. auch in Abhängigkeit von der Effektivität der jeweiligen Stadt- und Verkehrsplanung – zu einer Zunahme der Verkehrsstaus. Diese haben negative Effekte für die städtische Lebensqualität, für die Umwelt, indem sie zu höherem Spritverbrauch und höheren Emissionen beitragen, und aufgrund hoher Zeitverluste auch für die ökonomische Entwicklung (UN-Habitat 2013, 8). Weitere negative Externalitäten sind mit den hohen Unfallzahlen des Straßenverkehrs verbunden (Hidalgo & Huizenga 2013, 70f.).

Nicht-motorisierte Formen des Verkehrs bzw. Aktivmodi (v. a. das Zufußgehen und das Fahrradfahren) spielen insbesondere in Afrika und hier v. a. im ländlichen Raum (z. B. Pendakur 2005) sowie in Asien (z. B. Pan et al. 2011) eine wichtige Rolle. Dies hängt mit den Bedingungen des ÖPNV (s. unten) und auch dem bislang geringeren individuellen Motorisierungsgrad zusammen. Beispielsweise macht das Zufußgehen in afrikanischen Städten schätzungsweise 30-35% aller Personenwege aus. In Südasien haben nicht-motorisierte Modi/Aktivmodi (v. a. Zufußgehen, Fahrrad, Rikscha) einen Anteil von über 50% im kombinierten Personen- und Güterverkehr (UN-Habitat 2013, 7). Das Zufußgehen stellt für viele Menschen in den Städten des Globalen Südens aus ökonomischen Gründen sehr oft die einzige Möglichkeit des Mobilitäts dar (UN-Habitat 2013, 16) – auch wenn es als ein klimaneutraler und umweltfreundlicher Aktivmodus positiv bewertet wird (z. B. Pan et al. 2011) und wie alle Aktivmodi daneben auch soziale und ökonomische Vorteile (z. B. Kostenreduktion) mit sich bringen kann (UN-Habitat 2013, 20). In Nordamerika und Europa haben Aktivmodi insgesamt einen relativ geringen Anteil. Allerdings bestehen auch hier starke regionale und lokale Differenzen, z. B. mit Blick auf den Fahrradverkehr, der in einigen europäischen Ländern und v. a. Städten eine wichtige Rolle einnimmt (UN-Habitat 2013, 17f.). Eine oft gravierende Einschränkung für den aktiven Verkehr (v. a. Fahrradverkehr und Zufußgehen) ist global das Fehlen einer passenden Infrastruktur, die – von Ausnahmen v. a. in Westeuropa abgesehen – im Gegensatz zur Straßeninfrastruktur

für den motorisierten Verkehr zumeist von der Planung vernachlässigt wird (Pendakur 2011; UNEP & WHO 2009; UN-Habitat 2013, 18ff. u. 24).

Während der ÖPNV in den Ländern Nordamerikas und Westeuropas mit Blick auf die Anzahl an getätigten Fahrten spätestens seit den 1970er Jahren insgesamt wächst – allerdings deutlich weniger stark als der MIV und ohne Berücksichtigung der Differenzen zwischen einzelnen Ländern und Städten – stagnieren formelle ÖPNV-Angebote und ihre Nutzung in den Ländern des Globalen Südens oder nehmen sogar ab. Der formelle ÖPNV spielt in afrikanischen Städten südlich der Sahara und in einigen asiatischen Ländern mit geringem Pro-Kopf-Einkommen insgesamt betrachtet kaum eine Rolle (UN-Habitat 2013, 21ff.). In Lateinamerika sind dagegen v. a. in Brasilien, Kolumbien und Argentinien formelle städtische Massentransportmittel in der Form von Bahnlinien und *Bus-Rapid-Transit*-Systemen (BRT) etabliert. Dennoch steht der ÖPNV in Lateinamerika insgesamt betrachtet in immer stärkerer Konkurrenz zum wachsenden MIV (Hidalgo & Huizenga 2013, 69f.). Außerdem spielen sowohl in Lateinamerika als auch in Afrika und im asiatischen Raum informelle Mobilitätsdienstleistungen eine zunehmend große Rolle. Diese füllen vom formellen ÖPNV hinterlassene Angebotslücken (s. unten). Parallel dazu lässt sich in den letzten Jahren allerdings eine politische und planerische Re-Fokussierung auf den ÖPNV beobachten, die auch im Kontext des globalen Nachhaltigkeitsdiskurses zu sehen ist und die sich u. a. in einer (Re-)Regulierung des ÖPNV und in der punktuellen Implementierung von BRT-Systemen äußert. Dennoch lassen sich global betrachtet fehlende oder nicht ausreichende Investitionen in den ÖPNV und dessen notwendige Infrastruktur konstatieren, obwohl – wie beim nicht-motorisierten/aktiven Verkehr – auch hierdurch positive Externalitäten zu erwarten wären. Insbesondere in den Ländern des Globalen Südens ist dieses Missverhältnis fiskalischen Beschränkungen geschuldet und wie z. B. in vielen afrikanischen Kontexten auch als Folge von wirtschaftspolitischen Strukturanpassungsmaßnahmen zu betrachten (Behrens 2014; UN-Habitat 2013, 21ff. u. 26f.).

Darüber hinaus ist auf die globale Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte hinzuweisen (Kamargianni et al. 2016; Lang & Mohnen 2019), die sich mit den drei thematisierten Mobilitätsformen des ÖPNV, des MIV und des nicht-motorisierten/aktiven Verkehrs überlagern. Zum einen ist hier die aufkommende Elektromobilität in Form von E-Bussen, E-Autos, E-Rollern etc. und zum anderen eine durch die Digitalisierung mögliche Veränderung der Organisation, der Nutzung und des Anbietens von Mobilitätsdienstleistungen zu nennen. Die Elektromobilität spielt in quantitativer Hinsicht global betrachtet bisher nur eine marginale Rolle und ist bislang v. a. im nordamerikanischen Raum, in einigen europäischen Kontexten (Biresselioglu et al. 2018) und in Asien (v. a. China, aber auch Indien) in Ansätzen verbreitet (vgl. *The Economist*, 4.4.2019; *Bloomberg*, 25.10.2018). In Afrika lassen sich punktuell erste Versuche der Einführung elektrifizierter Fahrzeuge ausmachen, beispielsweise mit E-Motorrädern in Ruanda (*Voice of America*, 22.8.2019). Im Vergleich zur E-Mobilität finden digitale Mobilitäts-Konzepte global eine schnellere Verbreitung. Dabei sind digitale Mobilitätsplattformen zu nennen, über

welche verschiedene private und/oder öffentliche Angebote gebündelt und miteinander kombiniert werden können, d. h. so genannte *Mobility-as-a-Service*-Angebote (Kamargianni et al. 2016). Außerdem zählen diverse *Ride-Sharing* und *Ride-Sourcing*-Angebote dazu (Aguiléra & Boutueil 2019; Shaheen & Cohen 2018).⁶ Im Kontext des Globalen Südens sind diese nicht nur in asiatischen Ländern wie z. B. Indonesien und Vietnam (u. a. Irawan et al. 2019; Su et al. 2019) verbreitet, sondern auch in Lateinamerika – dort z. B. in Mexiko und Kolumbien (Puche 2019) – und über Südafrika hinaus (Vanderschuren & Baufeldt 2018) inzwischen auch in anderen Ländern in SSA zu finden (z. B. Kenia, Tansania). Schließlich sind informelle Mobilitätsangebote, die als öffentliche Mobilitätsdienstleistungen verschiedene Formen und Modi umfassen können und sich durch spezifische Charakteristiken ausweisen, näher zu betrachten.

2.1.2 Informelle Mobilitätsdienstleistungen

Informalität spielt sowohl im Kontext des Globalen Südens als auch im Globalen Norden eine Rolle in der Bereitstellung öffentlich zugänglicher Mobilitätsdienstleistungen (UN-Habitat 2013, 26ff.). Diese Angebote werden – insbesondere im Kontext des Globalen Südens – als ‚informeller Verkehr‘ (Cervero 2000) oder meist synonym als ‚Paratransit‘ bezeichnet (Behrens et al. 2016; Phun & Yai 2016). Wie in Zusammenhang mit der Diskussion des Informalitätsbegriffs in Kapitel 3.2.2 näher ausgeführt wird, weisen informelle Mobilitätsdienstleistungen einige der folgenden Merkmale auf: u. a. fehlende staatliche Regulierung und Lizenzen, Organisation des Angebots auf Grundlage von Selbstregulierung, Fehlen von festgelegten Routen oder Fahrplänen, Einsatz von nur eingeschränkt verkehrstauglichen Fahrzeugen, Dominanz informeller Arbeitsverhältnisse der Transportarbeiter und kleinteilige Eigentümerverhältnisse der eingesetzten Fahrzeuge (vgl. Cervero 2000; UN-Habitat 2013, 26; s. Kap. 3.2.2).⁷

Die jeweiligen Hintergründe der Informalität im Verkehr sind kontextspezifisch (s. Kap. 2.2 u. Kap. 2.3) und auch im Vergleich von globalem Norden und globalem Süden unterschiedlich gewichtet, denn u. a. muss hier der Unterschied zwischen *Informality of Need* und *Informality of Desire* berücksichtigt werden (Devlin 2018). Übertragen auf den vorliegenden thematischen Zusammenhang verweist Ersteres darauf, dass aufgrund nicht ausreichender formeller Angebote und angesichts oft fehlender privater Mobilitätsoptionen die Nutzung informeller Angebote im Globalen Süden für viele Menschen eine wichtige oder gar die einzige Möglichkeit des Mobilseins darstellt. *Informality of Desire* betont dagegen die Wahlmöglichkeit und

⁶ Beim Ride-Sharing werden Fahrten zwischen Fahrgästen und Fahrern mit eigenem Fahrzeug, die beide dieselbe Destination ansteuern, vermittelt und geteilt. Beim Ride-Sourcing werden dagegen Fahrgäste an kommerziell operierende Fahrer vermittelt: “Ridesourcing companies (also known as transportation network companies (TNCs) and ridehailing) provide prearranged and on-demand transportation services for compensation, which connect drivers of personal vehicles with passengers” (Shaheen & Cohen 2018, 4).

⁷ Zum Konzept der Informalität siehe Kapitel 3.2.2.

Präferenz für flexibel organisierte Mobilitätsangebote, die informelle Elemente in ihrer Organisation aufweisen.

Darüber hinaus lässt sich im Vergleich dieser zwei heuristischen Kategorien festhalten, dass Informalität im Mobilitätsbereich jeweils unterschiedlich weit verbreitet ist, unterschiedlich stark ausgeprägt ist und auch unterschiedliche Konsequenzen hat – dies gilt selbstverständlich auch für die diversen regionalen und lokalen Kontexte innerhalb des Nordens und innerhalb des Südens (vgl. Cervero & Golub 2007; UN-Habitat 2013, 26ff.). Beispiele für informelle Mobilitätsdienstleistungen lassen sich global ausmachen. Diese sind u. a. in US-amerikanischen Städten (z. B. New York, Miami) in Form von privaten Taxis zu finden und werden dort v. a. von Immigranten angeboten, die selbst aus Ländern mit einer starken Verbreitung informeller Mobilitätsdienstleistungen stammen (Cervero & Golub 2007, 447; UN-Habitat 2013, 28). Auch in einigen osteuropäischen Ländern und zentralasiatischen Staaten spielt Informalität in der Bereitstellung öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen eine wichtige Rolle, was dort auch dem staatlichen Rückzug aus der Finanzierung des ÖPNV nach dem Ende der Sowjetunion geschuldet ist (Sgibnev & Vozyanov 2016; UN-Habitat 2013, 28).

Im Globalen Süden ersetzen informelle Mobilitätsdienstleistungen vielfach den formellen ÖPNV und haben oft einen hohen Modal-Split-Anteil von über 50% an allen mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegen (Pirie 2014; UN-Habitat 2013, 26). Für diese Angebote werden zumeist kleinere oder mittelgroße Busse eingesetzt, die teilweise auf flexiblen Routen operieren, und es werden verschiedene Typen privater Pkws, wie z. B. Vans, als Sammeltaxis eingesetzt. In Afrika operieren Minibusse z. B. in Nigeria, Kenia und Simbabwe und zahlreichen anderen Ländern. Auch in Lateinamerika dominieren Minibusse und Vans die öffentlichen Mobilitätsangebote (vgl. Cervero & Golub 2007; Cervero 2000; UN-Habitat 2013, 26). Darüber hinaus werden motorisierte und nicht-motorisierte Zwei- und Dreiräder genutzt, um Taxi- oder Sammeltaxi-Dienstleistungen anzubieten, wie v. a. in zahlreichen asiatischen Ländern und Städten und auch im afrikanischen Kontext zu beobachten ist (vgl. Cervero 2000; Phun & Yai 2016; UN-Habitat 2013, 26; s. Abb. 2).

Wie bereits angedeutet, sind die Effekte informeller Mobilitätsdienstleistungen sehr gegensätzlich. Den positiven Auswirkungen für die Befriedigung von Mobilitätsbedarfen und die Schaffung von Arbeitsplätzen stehen eine Reihe negativer Effekte gegenüber. Dazu zählen z. B. die erhöhte Unfallgefahr (u. a. aufgrund schlechter Fahrzeugqualität und fehlender Wartung), Unsicherheiten für Fahrgäste, prekäre Arbeitsbedingungen und ein hoher Schadstoffausstoß, der – zumindest bis vor Kurzem – auch aus der Verbreitung von Zweitaktmotoren resultierte (UN-Habitat 2013, 29). Trotz oder auch wegen dieser gegensätzlichen Effekte spielen informelle Mobilitätsdienstleistungen angesichts ihrer Bedeutung für die Sicherstellung von Mobilität und damit für die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, sozialen Dienstleistungen, Möglichkeiten des sozialen Austauschs etc. zwangsläufig auch im Diskurs um nachhaltige urbane Mobilität eine wichtige Rolle (Cervero 2000, 176; UN-Habitat 2013).



Abb. 2: Minibus und Motorrad-Taxis in Dar es Salaam

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

2.1.3 Erreichbarkeiten und Nachhaltigkeit

Auf globaler Ebene ist neben der ökologischen Dimension (i. S. einer Reduzierung negativer Umwelt- und Klimaauswirkungen) und der ökonomischen Dimension (i. S. einer Ermöglichung zukunftsfähiger ökonomischer Praktiken) die Sicherstellung von Erreichbarkeiten ein wesentlicher Aspekt des Nachhaltigkeitsdiskurses im Bereich Mobilität und Verkehr. Gemeint ist damit die Sicherstellung einer für die Befriedigung der unterschiedlichen Bedürfnisse städtischer Bevölkerungen notwendigen Mobilität, was auch ein wichtiger Aspekt der *Sustainable Development Goals* (SDG 11) und der *New Urban Agenda* ist (United Nations 2017, 2019). In dieser Hinsicht lassen sich über die bereits aufgezeigten Formen, Charakteristiken und Entwicklungen städtischer Mobilität hinaus – und wiederum bei einer grob heuristischen Unterscheidung zwischen regionalen Kontexten des Globalen Nordens einerseits und des Globalen Südens andererseits – weitere Differenzen herausstellen:

“[W]hile all growing cities experience challenges in maintaining efficient, sustainable and equitable levels of access and mobility for their inhabitants, the global south faces some particularities relative to the global north. These include: lower (but increasing) levels of motorization; worsening congestion externalities as a result of a larger gap between system capacity and demand; higher dependence on public and non-motorized modes; higher road crash fatality rates; and greater informality in public transport service provision and regulation” (Behrens 2014, 470).

Mit einer Fokussierung auf Governance und Institutionen lässt sich damit eine weitere zentrale Dimension zu den sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen der Nachhaltigkeit

ergänzen (Dimitriou & Gakenheimer 2011; UN-Habitat 2013, 12f.). In Hinblick auf diese verschiedenen Dimensionen lassen sich sowohl im Globalen Norden als auch im Globalen Süden – trotz unterschiedlicher Ausprägungen – aus einer problemfokussierenden Perspektive heraus eine Reihe von Herausforderungen für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrs anführen. Ein ursächliches Problem ist zunächst die Entkopplung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, was global zum Phänomen des *Urban Sprawl* mit seinen diversen negativen Effekten beiträgt (vgl. Ernst 2011, 147; Schwedes 2017; UN-Habitat 2013, 9). Im Kontext des Globalen Südens lassen sich zwei Formen dieser Entwicklung differenzieren:

“In many developing countries, urban sprawl comprises of two main contrasting types of development in the same city. The first is characterized by large peri-urban areas with informal and illegal patterns of land use. This is combined with a lack of infrastructure, public facilities and basic services, and is often accompanied by little or no public transport and by inadequate access roads. The other is a form of ‘suburban sprawl’ in which residential zones for high- and middle-income groups and highly valued commercial and retail complexes are well connected for private motorized vehicles rather than by public transport” (UN-Habitat 2013, 9f.).

In Hinblick auf Fragen der sozialen Nachhaltigkeit lässt sich festhalten, dass die genannten Probleme der Erreichbarkeit hierdurch mitverursacht werden. Zur sozialen Nachhaltigkeit zählt allerdings auch die Verfügbarkeit und die Bezahlbarkeit von Mobilitätsangeboten des ÖPNV. Ein in dieser Hinsicht nicht adäquater (formeller) ÖPNV erzeugt daher eine Abhängigkeit von informell organisierten Paratransit-Angeboten. Diese federn die Probleme der Verfügbarkeit ab, indem sie Lücken im Angebot füllen. Allerdings sind sie nicht unbedingt sozial nachhaltig, da die Anbieter z. T. vergleichsweise hohe Preise von den Nutzern verlangen. Ein weiterer Aspekt fehlender sozialer Nachhaltigkeit in Mobilitätsfragen sind sozialgruppenspezifische Ausschlussmechanismen. Fehlende (Fuß-)Infrastruktur, Verkehrsunsicherheit oder die Bedingungen öffentlicher Mobilitätsangebote, die z. B. Unsicherheiten für Frauen oder körperlich eingeschränkte Menschen mit sich bringen, sind hier wichtige Punkte (UN-Habitat 2013, 10f.). Eine weitere globale Herausforderung für eine nachhaltige Gestaltung urbaner Mobilität sind hohe und weiterhin steigende Energiebedarfe, Schadstoffausstöße und Kohlendioxid-Emissionen des motorisierten Verkehrs (Hidalgo & Huizenga 2013; UN-Habitat 2013, 11f.). In ökonomischer Hinsicht führen Zeitverluste durch Staus zu hohen Kosten bzw. wirtschaftlichen Einbußen und Einschränkungen ökonomischer Praktiken. Oft stellt zudem die Abhängigkeit des ÖPNV sowie der ÖPNV-Infrastruktur von staatlichen Subventionen ein Problem dar, insbesondere wenn Städte oder Länder aus dem Kontext des Globalen Südens dafür hochverzinsten Kredite auf internationalen Finanzmärkten aufnehmen und/oder ungünstige Kreditbedingungen akzeptieren müssen (UN-Habitat 2013, 12). Mit Blick auf institutionelle Arrangements wirken sich die Strukturen insbesondere in vielen Ländern des Globalen Südens nachteilig auf die Koordination der Stadt- und Verkehrsentwicklung aus. Anzuführen sind hier u. a. begrenzte Budgets, beschränkte institutionelle Kapazitäten lokaler oder nationaler Administration (z. B.

Effektivität von Managementprozessen) sowie fehlende Transparenz und Überschneidungen von Entscheidungsstrukturen und -kompetenzen (Dotson 2011; Pirie 2014; UN-Habitat 2013, 12f.).

2.1.4 Gestaltung urbaner Mobilität

Vor diesem Hintergrund werden im Diskurs um nachhaltige Mobilität allgemein eine Reihe politischer bzw. planerischer Handlungsoptionen thematisiert (Banister 2008; UN-Habitat 2013). Den eingangs formulierten Gegensatz zwischen der Zunahme des globalen Verkehrs einerseits und den nicht ausreichenden Erreichbarkeiten und Mobilitätseinschränkungen andererseits greift der Global Report on Human Settlements 2013 auf. Darin wird die Notwendigkeit betont, tendenziell weniger auf einen quantitativen Ausbau des Verkehrs und seiner notwendigen Infrastrukturen zu fokussieren und vor allem eine qualitative Verbesserung der Erreichbarkeiten in den Mittelpunkt zu rücken. Hierbei ist die enge Verzahnung von Stadt- und Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen. Mittel zum Zweck können in dieser Hinsicht z. B. die optimierte Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie, die Reduzierung der Notwendigkeit des Mobilseins durch räumliche Nähe, städtische Verdichtung und Funktionsmischung sowie eine entsprechende Gestaltung und Anordnung räumlicher Strukturen sein (UN-Habitat 2013, 2). Eine entsprechende integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (Schwedes 2017), z. B. im Sinne des Konzeptes des *Transit-Oriented Development* (Cervero & Dai 2014; Cervero 2013), stellt somit eine wichtige Voraussetzung dar.

Als nachhaltige Entwicklungsmaßnahmen im Mobilitäts- bzw. Verkehrsbereich werden dabei auch die Stärkung von Intermodalität (UN-Habitat 2013, 35), Ausbau und Förderung des ÖPNV (Cervero 2013) und aktiver Modi (Pendakur 2011) diskutiert. Hierbei spielt auch das Konzept des *Avoid-Shift-Improve* eine Rolle. Gemeint sind damit Maßnahmen, die eine Reduzierung oder Vermeidung des MIV ermöglichen, einen Wechsel zum ÖPNV oder zu nicht-motorisierten bzw. aktiven Modi fördern und die Verbesserung der eingesetzten (Antriebs-) Technologien und des Verkehrsmanagements erlauben (Hidalgo & Huizenga 2013, 72f.). Die ohnehin hohen Anteile nicht-motorisierter/aktiver Modi in zahlreichen kleineren und mittleren Städten im Globalen Süden allgemein (Pojani & Stead 2015) und in einigen lateinamerikanischen Städten im Besonderen (Hidalgo & Huizenga 2013, 76) bieten hier möglicherweise potenzielle Anknüpfungspunkte. Eine Stärkung von Governance-Systemen und Institutionen als vierte Säule der Nachhaltigkeit (Dimitriou & Gakenheimer 2011; UN-Habitat 2013) ist ein weiterer Aspekt. Insbesondere im Kontext des Globalen Südens spielt dabei die Berücksichtigung der Bedeutung informeller Mobilitätsdienstleistungen und deren (strategische, planerische, politische etc.) Integration eine zentrale Rolle (Salazar Ferro et al. 2013).

2.2 Mobilität und Informalität in den Städten südlich der Sahara

Der nachfolgende Abschnitt erläutert anknüpfend an die Betrachtung von Mobilität und Informalität auf globaler Ebene einige zentrale Bedingungen der städtischen Verkehrsentwicklung in SSA. Diese spiegeln zum einen die globalen Trends in vielfacher Hinsicht wider und zum anderen stellen sie wesentliche Ausgangsbedingungen für das Aufkommen der Motorrad-Taxis dar. Dazu werden die Dynamiken des Bevölkerungs- und Städtewachstums, bedarfsgruppen-spezifische Aspekte, soziale Mobilität und Exklusion, planerische und infrastrukturelle Herausforderungen sowie Verkehrsprobleme nachgezeichnet (Kap. 2.2.1). Hieran schließt sich eine Skizzierung der Entwicklung des städtischen ÖPNVs an, wobei staatlich angebotene und/oder finanzierte Dienstleistungen einerseits und das Aufkommen privater und informell organisierter Anbieter andererseits fokussiert werden (Kap. 2.2.2).

2.2.1 Bedingungen und Ausprägungen

Viele Analysen der Verkehrsentwicklung in SSA betonen die oft schwierigen Bedingungen mit denen der ÖPNV und die Nutzer verschiedener Mobilitätsformen konfrontiert sind. Zu den Herausforderungen zählen die Entwicklung effektiver politischer Strategien und Maßnahmen zur Realisierung ‚nachhaltiger Mobilität‘ – v. a. auch in sozialer Dimension⁸ – und die Prozesse des Bevölkerungswachstums und der rasanten Urbanisierung (vgl. Pirie 2014, 133; Schwedes 2017).

Bevölkerungswachstum und Urbanisierung

Wie Statistiken der Vereinten Nationen zeigen, wird die Bevölkerung in SSA von rund 1.066 Millionen Menschen im Jahr 2019 auf geschätzte rund 1.750 Millionen Menschen bis zum Jahr 2040 anwachsen (United Nations Department of Economic and Social Affairs 2019, 2f.). Ein Großteil dieses Wachstums wird in den Städten und Metropolen stattfinden. UN-Habitat zufolge lebten im Jahr 2000 rund 32% der Bevölkerung in SSA in urbanen Gebieten. Für das Jahr 2030 wird ein Anteil von circa 45% städtischer Bevölkerung in SSA prognostiziert. Zwar werden die Wachstumsraten langsam abnehmen – den Schätzungen zufolge verbleiben diese jedoch bis zum Jahr 2040 bei über 3% jährlich (2014, 266 u. 268). Der *State of African Cities*-Bericht hält zudem die Bevölkerungsentwicklungen für Großstädte über 750.000 Einwohner bereit. Ausgehend vom Basisjahr 2000 wird sich die Bevölkerung in einigen Metropolen bis zum Jahr 2020 verdoppeln und in anderen sogar annähernd verdreifachen. Beispielsweise wird die Bevölkerung in Dar es Salaam von rund 2,1 Millionen im Jahr 2000 auf knapp 5,7 Millionen im Jahr 2020 anwachsen. In demselben Zeitraum soll die Einwohnerzahl Nairobis von circa 2,2

⁸ In ökologischer Hinsicht erzielen die Länder in SSA aufgrund des insgesamt weit geringer ausgeprägten MIV und der wichtigen Rolle aktiver Modi zweifellos bessere Werte als die meisten Länder im Globalen Norden. Allerdings geht dies bislang zu Lasten der sozialen Nachhaltigkeit, u. a. was Erreichbarkeiten angeht.

Millionen auf rund 4,9 Millionen ansteigen. Lagos soll dagegen von knapp 7,3 Millionen auf rund 15,8 Millionen anwachsen und damit zu einer ‚Megastadt‘ werden (UN-Habitat 2014, 270f.; s. Tab. 1).

Tab. 1: Bevölkerungszahlen ausgewählter Städte in SSA (in Mio.)

Agglomeration	Land	2000	2010	2020*
Abidjan	Elfenbeinküste	3,03	4,15	5,90
Adis Abeba	Äthiopien	2,38	2,92	3,88
Dakar	Senegal	2,03	2,93	4,23
Dar es Salaam	Tansania	2,12	3,42	5,68
Douala	Kamerun	1,49	2,35	3,41
Johannesburg	Südafrika	2,73	3,76	4,42
Kampala	Uganda	1,08	1,59	2,67
Kigali	Ruanda	0,48	0,96	1,50
Lagos	Nigeria	7,28	10,79	15,83
Lomé	Togo	0,90	1,45	2,15
Lusaka	Sambia	1,07	1,72	2,76
Nairobi	Kenia	2,21	3,24	4,94
N'Djamena	Tschad	0,70	1,04	1,52
Niamey	Niger	0,68	1,22	2,18
Ouagadougou	Burkina Faso	0,92	1,91	3,66

Quelle: Eigener Entwurf, zitiert nach UN-Habitat (2014, 270f.); alle Werte sind gerundet; * prognostizierte Werte

Das Bevölkerungswachstum, vielfältige Lebensmuster und Bedürfnisse (z. B. Wahrnehmung von Bildungsangeboten, Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Gesundheitseinrichtungen) führen auch zu steigenden Mobilitätsbedarfen, welche jedoch kaum durch gegenwärtig vorhandene ÖPNV-Angebote gedeckt werden können (Behrens 2014, 459ff.; Diaz Olvera et al. 2013). Zur gesteigerten Nachfrage kommen gesellschaftliche Veränderungen hinzu, die auch zu einem Wandel von Mobilitätsbedarfen beitragen: z. B. trägt ökonomisches Wachstum zum Entstehen einer (städtischen) Mittelschicht bei, die auch Zugang zu privaten Automobilen hat – bis zum Jahr 2020 sollen in ganz Afrika ca. 128 Millionen Haushalte dazu zählen (UN-Habitat 2014, 19). Die Verbreitung von Privatautos ist in SSA zwar in Relation zur Gesamtbevölkerung nach wie vor relativ gering, die dennoch (teils stark) steigende Individualmotorisierung trägt allerdings zumindest in den großen Städten bereits jetzt zu einer Zunahme der Verkehrsstaus

und anderer negativer Effekte bei (Behrens 2014, 460; Cervero 2013, 8; Diaz Olvera et al. 2013, 59; Lamri et al. 2017, 291ff.).

In diesem Zusammenhang stellt auch die mit dem demographischen Wachstum verbundene Ausdehnung der Städte in die Fläche eine wesentliche Herausforderung dar. Denn ein Großteil der notwendigen Siedlungsentwicklung konzentriert sich – wie auch in der vorliegenden Fallstudie – in randstädtischen bzw. peri-urbanen Bereichen und sie findet oft nur in begrenzter Weise eine Berücksichtigung in der städtischen Planung. Die Folge ist eine fehlende Koordination dieser Entwicklung und eine unzureichende Infrastrukturausstattung, welche auch die verkehrliche Zugänglichkeit der Siedlungsgebiete erschwert. Da Arbeitsplätze und soziale Dienstleistungen zumeist zentraler gelegen sind, ist deren Erreichbarkeit für die Einwohner dieser Gebiete stark eingeschränkt (Diaz Olvera et al. 2013, 57; Hill et al. 2014).

Infrastruktur und Verkehrsstaus

Die Straßeninfrastruktur ist in den meisten Ländern und Metropolen in SSA im Vergleich zu anderen Weltregionen nur geringfügig ausgebaut, auch wenn teils starke Unterschiede zwischen den räumlichen Kontexten innerhalb von SSA bestehen. Da der weitere Ausbau angesichts begrenzter Ressourcen der öffentlichen Verwaltungen bislang nicht mit den Dynamiken des städtischen Wachstums mithalten kann, ist oft nur ein Teil der vorhandenen Straßen asphaltiert und viele Straßen befinden sich in einem kritischen Zustand (Behrens 2014; Kumar & Barrett 2008, 23; Melbye et al. 2015; Mkalawa & Haixiao 2014). Darüber hinaus sind viele Straßensysteme radial ausgerichtet, weil sich der Straßenbau ursprünglich auf die Erreichbarkeit des Stadtzentrums konzentrierte: Vom Zentrum aus verlaufen Ausfallstraßen in die Peripherie, aber verbindende Ringstraßen fehlen, so dass randstädtische Gebiete untereinander kaum verbunden sind und immer nur über das Stadtzentrum erreicht werden können. Dies erhöht die Zeiten und Kosten für innerstädtische Fahrten erheblich (Cervero 2013, 12; Kumar & Barrett 2008, 23). Oft treiben die Städte daher den Ausbau und die Verbesserung des Straßensystems voran. Dieser augenscheinlich notwendige Schritt kann allerdings auch kontraproduktiv wirken und stärkere Anreize für die Nutzung des Automobils schaffen, d. h. zu induziertem Verkehr führen (s. Kap. 2.1.1). Wie beispielsweise in Kapstadt, das zudem noch durch die Effekte der räumlichen Planung der Apartheid geprägt ist, kann dies zu einer stärkeren Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr führen. Dabei geschieht dies in einem Kontext, in dem die meisten Menschen von öffentlichen Angeboten, dem Zufußgehen oder nicht-motorisierten Verkehrsmitteln abhängig sind. Darüber hinaus steht die mit dem Ausbau – zumindest indirekt – verbundene Förderung des motorisierten Individualverkehrs, die auch das Flächenwachstum stimuliert, in starkem Widerspruch zum Konzept nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklung (Pirie 2014, 135 u. 140; Sietchiping et al. 2012, 183ff.; UN-Habitat 2013).

Auch in vielen subsaharischen Städten ist die Zunahme der Verkehrsstaus ein zentrales Problem des realisierten Verkehrs, welches aus der Zunahme der Fahrzeuge auf den Straßen im

Zusammenspiel mit den Bedingungen der Straßeninfrastruktur und Stadtplanung resultiert (Cervero 2013, 9; Kumar & Barrett 2008, 23). Die Verkehrsstaus führen zu einem zu enormen Zeitverlusten und hemmen die soziale und die ökonomische Entwicklung (Cervero 2013, 13f.; Pirie 2014, 134). Zum anderen tragen die Zunahme der Fahrzeuge und die Staus in nicht unerheblichem Maße zu Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen sowie zur Freisetzung von gesundheitsbeeinträchtigenden Partikeln bei und haben damit negative gesundheitliche Folgen und Klimaauswirkungen. Befeuert wird dies auch dadurch, dass die Verwendung verbleiten Benzins weit verbreitet ist und dass viele der eingesetzten Fahrzeuge nicht oder kaum über ausreichende Standards verfügen und oft schlecht gewartet werden (Godard 2011, 43ff.; Lamri et al 2017). Dies beeinträchtigt außerdem die Verkehrssicherheit und trägt zu den hohen und steigenden Unfallzahlen in SSA bei. Weitere Faktoren für verminderte Verkehrssicherheit sind u. a. die weitgehend fehlende Infrastruktur für nicht-motorisierte Formen der Mobilität sowie zu schwach ausgeprägte Möglichkeiten der Behörden, bestehende Regularien und die Beachtung von Verkehrsregeln durchzusetzen (Behrens 2014, 462; UN-Habitat 2013, 11).

Erreichbarkeiten und (finanzielle) Zugänglichkeit

Auch die Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten, v. a. Busdienstleistungen, ist abhängig von den genannten Bedingungen der Straßensysteme in SSA. Die Angebote beschränken sich weitestgehend auf die asphaltierten Haupt- und Nebenstraßen oder auf solche nicht-asphaltierten Straßen, die ohne größere Probleme von Fahrzeugen passiert werden können. Die Zugänglichkeit zum ÖPNV ist daher für viele Stadtbewohner beispielsweise dann eingeschränkt, wenn diese in größerer Entfernung zu diesen Straßen und damit zu den vorhandenen Angeboten wohnen (Kumar & Barrett 2008, 29). Darüber hinaus kann die Zugänglichkeit zum ÖPNV durch weitere Faktoren eingeschränkt sein: Neben der engen Verknüpfung von (eingeschränkt) vorhandenen Angeboten, geringen Gesamtkapazitäten der Fahrzeuge und der jeweiligen lokalen Bevölkerungsdichte (Behrens 2014; Kumar & Barrett 2008, 29) ist u. a. geringes Einkommen zu nennen. Auch UN-Habitat (2013, 108) nennt die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit vorhandener Angebote sowie deren Akzeptanz und Erschwinglichkeit durch Nutzer als wichtige Parameter. Vielfach müssen Menschen bzw. Haushalte, die jeweils den unteren Einkommensgruppen zugeordnet werden können, einen großen Anteil ihres monatlich zur Verfügung stehenden Einkommens für die Nutzung öffentlicher Angebote aufwenden. Außerdem ist anzunehmen, dass daneben viele Menschen, die am untersten Ende der Einkommensskala stehen, überhaupt kein Geld für die Nutzung von ÖPNV-Angeboten zur Verfügung haben (Kumar & Barrett 2008, 31). Das Zufußgehen verbleibt damit eine notwendige und die am meisten verbreitete Form der Mobilität. Zugleich sind die Bedingungen dafür gerade in informellen Siedlungen angesichts enger, nicht asphaltierter und unbeleuchteter Wege ungünstig – insbesondere für ältere Menschen, Kinder und Frauen ergeben sich so Unsicherheiten (Diaz Olvera et al. 2013, 58; Pirie 2014, 139f.). Auch dieser Sachverhalt führt damit gewissermaßen zu ‚Mobilitätsnachteilen‘, damit zu eingeschränkter Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen,

Gütern, Dienstleistungen, sozialen Austauschmöglichkeiten etc. und trägt damit schließlich zu sozialer Exklusion verschiedener gesellschaftlicher Gruppen bei (Lucas 2011).⁹

Stadt- und Verkehrsplanung

Die Sicherstellung von Mobilität und die Erreichbarkeit verschiedener sozialer Einrichtungen und ökonomischer Tätigkeiten unter Berücksichtigung unterschiedlich ausgeprägter Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen stellt damit eine zentrale Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Insgesamt betrachtet gelingt es dieser bislang allerdings nicht, eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu gewährleisten. Institutioneller Hintergrund dessen sind nicht nur die oftmals fehlenden Ressourcen und Kapazitäten der verantwortlichen Behörden, sondern oft auch eine Überschneidung von Kompetenzen, unklare Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozesse sowie duplizierte bürokratische Abläufe (vgl. Kumar & Barrett 2008, 13; Smit & Pieterse 2014, 150). In der Folge entsteht ein unkontrolliertes Flächen- und Siedlungswachstum und damit verbunden kommt es zu einer nicht-nachhaltigen räumlichen Inwertsetzung, welche zu langen Pendelwegen, hohen Kosten des Mobilseins und damit ebenfalls zu sozialer Exklusion führt. Auch das bereits erwähnte radial ausgerichtete Straßennetz einiger Städte trägt dazu bei. Die Reform institutioneller Planungsprozesse im Hinblick auf die Ermöglichung eines Transit-Oriented Development – d. h. eine von der New Urban Agenda eingeforderte integrierte Landnutzungs- und Verkehrsplanung (United Nations 2017) – ist somit eine weitere Herausforderung der Städte in SSA. Auch die planerische und regulatorische Integration verschiedener öffentlicher Mobilitätsangebote und -anbieter zählt dazu (Cervero 2013, 19f.; Godard 2011, 31ff.; Pirie 2011, 25ff. u. 37f.; UN-Habitat 2013, 93; s. Kap. 2.1.3). Diese werden im folgenden Abschnitt näher betrachtet. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung des städtischen ÖPNV und dem Verhältnis staatlicher und privater Mobilitätsangebote sowie deren Regulierung.

2.2.2 ‚Regulatorischer Zyklus‘ städtischer Mobilitätsdienstleistungen

Trotz steigender Individualmotorisierung sind die meisten Bewohner städtischer (und ländlicher) Räume in SSA auf die Nutzung nicht-motorisierter Mobilitätsformen sowie öffentlicher Angebote angewiesen (Godard 2011; Pirie 2011). Dazu zählt zunächst das Fahrrad, das als städtisches Verkehrsmittel jedoch unterschiedlich stark verbreitet ist: Beispielsweise hatten

⁹ In dieser Hinsicht ist unter anderem auch auf spezifische und vielfältige Mobilitätsbedürfnisse von Frauen sowie auf für diese hinderliche ökonomische, soziale und auch kulturelle Ausschlussmechanismen zu verweisen. Zu nennen ist beispielsweise die Notwendigkeit flexibler Mobilitätsmuster, welche vielfältige ökonomische Tätigkeiten und eine oftmals vollständige Übernahme von Kindererziehung und Haushaltstätigkeiten miteinander verknüpfen. Zugleich lassen sich diese flexiblen Mobilitätsmuster unter den beschriebenen Bedingungen nur schwer realisieren und in vielen Fällen verbleibt auch hier das Zufußgehen als einzige mögliche Form der Mobilität. Außerdem werden Frauen durch soziale und kulturelle Normen oftmals daran gehindert, beispielsweise selbständig ein motorisiertes oder nicht-motorisiertes Fahrzeug zu fahren oder – in stark patriarchalisch geprägten Kontexten mit festgelegten Rollenbildern – überhaupt regelmäßig und viel mobil zu sein (Peters 2011, 23ff.; Pirie 2011, 29f.; Porter 2008, 2011; UN-Habitat 2013, 115ff.).

Fahrräder in den Großstädten Harare und Nairobi Mitte der 2000er Jahre nur einen sehr geringen modalen Anteil von unter 2%. Im kenianischen Eldoret und im tansanischen Morogoro erreichten die Fahrräder zum selben Zeitpunkt dagegen Anteile von 12% bzw. 23%. In Kenia und Uganda ist das Fahrrad zudem kein reines privates Verkehrsmittel, sondern wird auch dazu verwendet, um Taxi- und Kurier-Dienstleistungen anzubieten (Mutiso & Behrens 2011; Pendakur 2005, 148; Pirie 2011, 3ff.). Von wenigen Ausnahmen abgesehen – wie z. B. Ouagadougou, wo es auf einigen Straßen spezielle Fahrradspuren gibt – existiert allerdings meist keine Infrastruktur für Fahrräder (Godard 2011, 5f.; Pirie 2011, 6). Darüber hinaus erfüllen Lastenräder, Handkarren sowie teils auch von Nutztieren gezogene Wagen wichtige Funktionen im Bereich des privaten und kommerziellen Gütertransports. Sie werden beispielsweise von Klein- und Straßenhändlern für den Warentransport genutzt, um lokale Märkte zu erreichen (Pirie 2011, 22f.). Auch Motorräder erfüllen diese Funktion und sie werden seit einigen Jahren – über die Privatnutzung hinaus – immer stärker auch für den kommerziellen Personenverkehr eingesetzt (Sietchiping et al. 2012, 186).

Der ÖPNV wird in den meisten Ländern und Städten in SSA größtenteils von Bus-, Minibus- und/oder Sammeltaxi-Dienstleistungen bereitgestellt (Godard 2011; Kumar & Barrett 2008, 5; Pirie 2011, 2014).¹⁰ Das konkrete Angebot ist in den verschiedenen räumlichen bzw. lokalen Kontexten allerdings teils sehr unterschiedlich ausgeprägt und organisiert: “Different countries have approached the challenge of urban transport in different ways, ranging from completely regulated markets and monopolistic supply to unregulated, competitive supply” (Kumar & Barrett 2008, 1). Dennoch lassen sich auch Gemeinsamkeiten in der Art ihrer öffentlichen und/oder privaten Bereitstellung, bezüglich ihrer Entwicklung und ihrer politisch-ökonomischen Hintergründe sowie hinsichtlich ihrer Regulierung ausmachen. Der ‘regulatorische Zyklus’ öffentlicher Verkehrssysteme in SSA (Behrens 2014; Gwilliam 2008) lässt sich stark generalisiert in folgende Phasen unterteilen:

“[1] political pressure to keep fares uneconomically low, and a lack of competition, leads to inefficiencies and decline in monopolistic or oligarchical public transport undertakings; [2] multiple smaller self-regulated paratransit operators emerge to fill the service gaps that result from declining formal public transport services; [3] the weak regulatory regimes associated with paratransit, and aggressive competition in the road space for passengers, leads to low qualities of service; [4] and public authorities seek to re-introduce large formal public transport undertakings in an attempt to improve service quality levels” (Behrens 2014, 464f.).

¹⁰ Der städtische Zugverkehr, der in einigen Kontexten wie z. B. in Kapstadt eine größere Bedeutung hat und dort die innerstädtischen Gebiete mit den Vororten verbindet, wird im Rahmen dieser Arbeit nicht berücksichtigt.

„Niedergang“ des ÖPNV

Zu [1]: Vor der politischen Unabhängigkeit existierten in einigen SSA-Metropolen bereits private Unternehmen, die öffentliche Busdienstleistungen anboten und in den jeweiligen Städten einen Monopolstatus innehatten. Nach der Erlangung der politischen Unabhängigkeit und im Zuge der Dekolonialisierung entschieden sich viele Regierungen aus wohlfahrtstaatlichen Gründen dazu, diese privaten Busunternehmen zu verstaatlichen und durch festgelegte niedrige Fahrtarife ein möglichst günstiges Angebot zu schaffen um damit die Mobilitätsbedarfe der wachsenden Bevölkerung zu adressieren. Zwar wirtschafteten diese Unternehmen zunächst teilweise kostendeckend, allerdings gerieten die staatlichen Busunternehmen – u. a. aufgrund sehr niedriger Tarife und ineffizienten Managements – nach und nach in Schwierigkeiten. Demzufolge wurde eine Subventionierung der Unternehmen erforderlich, um den Betrieb aufrechterhalten zu können:

“The argument for subsidies was that they provided mobility and access to a large segment of the population. It was also done to maintain political support. The subsidies took various forms, ranging from direct cash payment to offset operator’s deficits, exemptions from tax, or procurement of buses and other infrastructure” (Kumar 2011, 6).

Während es den Behörden in Addis Abeba beispielsweise dadurch gelang, das staatliche Busunternehmen dauerhaft zu etablieren, hatten die jeweiligen Administrationen in vielen anderen Ländern jedoch nicht die Kapazitäten, um diese finanzielle und weitere Unterstützung in ausreichendem Maße zu gewährleisten (Gwilliam 2008; Kombe et al. 2003, xiii-xiv; Kumar & Barrett 2008, 6; Kumar 2011, 6f.):

“[A]s deficits grew and public subsidies did not grow commensurately operators had difficulty maintaining and replacing their fleet. The result was deterioration in service coverage and quality. Most of the public companies eventually failed and went out of business” (Kumar & Barrett 2008, 6).

Gleichzeitig stiegen die Bevölkerungszahlen weiter an und die Bedarfe an öffentlichen Mobilitätsoptionen nahmen parallel zu. Die dadurch größer werdenden Angebotslücken wurden dann schrittweise durch staatlich zunächst nicht anerkannte Anbieter gefüllt, die damit begannen, ihre Dienste mit importierten Gebrauchtfahrzeugen anzubieten (Kumar & Barrett 2008). Weitere grundsätzliche Veränderungen ergaben sich für den städtischen ÖPNV im Kontext des ‚Ölpreisschocks‘ und der einsetzenden globalen Wirtschaftskrisen der 1970er und frühen 1980er Jahre. Auch damit verbundene fiskalische Krisen und hohe Schulden vieler Regierungen in SSA riefen in den 1980er und frühen 1990er Jahren den Internationalen Währungsfonds auf den Plan. Im Gegenzug für notwendige Kredite verpflichteten sich die betroffenen Staaten im Rahmen von so genannten Strukturanpassungsprogrammen zu Einsparungs-, Deregulierungs- und Privatisierungsmaßnahmen, welche sich auch auf den Bereich der Mobilität und des Verkehrs auswirkten. Dies zeigte sich v. a. darin, dass dadurch die Möglichkeit der

Bereitstellung von Subventionen für den ÖPNV stark eingeschränkt worden war (Kumar & Barrett 2008, 6; Kumar 2011, 6f.; Rizzo 2002).

Aufkommen informeller Anbieter

Zu [2]: Das Aufkommen und die Verbreitung privater Anbieter, deren partielle Anerkennung durch die Behörden und der Niedergang der großen Busunternehmen können somit in diesem veränderten politisch-ökonomischen Kontext betrachtet werden (Rizzo 2002, 2011, 2017). Allerdings hatten die verantwortlichen Behörden nicht notwendigerweise die Absicht, durch eine Einstellung oder Reduzierung der Subventionen den staatlichen ÖPNV gezielt zu schwächen:

“[The] transition from a well regulated and organized public transport system to an unregulated system operated by single owner and operators did not result from a conscious decision to deregulate the public transport. Rather, it was an indigenous response to a growing demand and the commercial opportunity provided by the failure of state-owned or subsidized monopoly public transport enterprises” (Kumar 2011, 7).

Dies informellen Dienstleistungen (Cervero & Golub 2007; Cervero 2000; s. Kap. 3.2.2) bzw. Paratransit-Angebote (Behrens et al. 2016) haben sich in zahlreichen lokalen Kontexten insbesondere seit Anfang der 1990er Jahre teils zum wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel entwickelt (Kumar & Barrett 2008, 8). Diese Dienstleistungen werden mithilfe verschiedener Fahrzeugtypen angeboten – in der Regel größere Vans oder Kleinbusse (Cervero 2000, 15; s. Kap. 2.1.2). Die Eigentumsverhältnisse der Fahrzeugflotten sind weitgehend fragmentiert und in den meisten Fällen verfügen die Eigentümer nur über ein bis zwei Fahrzeuge. Die Eigentümer sind oft Regierungsmitarbeiter, Geschäftsleute oder spezialisierte Arbeitnehmer, welche über ein regelmäßiges Gehalt verfügen, das ihnen erlaubt, in die Branche zu investieren. Die Fahrzeuge werden meist zu einem fixen Preis an Fahrer vermietet, welche außerdem die Kosten für Treibstoff, Haltestellengebühren, Bezahlung der Schaffner und ggf. weitere Ausgaben übernehmen müssen. Alle darüber hinaus erzielten Einnahmen behalten die Fahrer als Einkommen (Kumar & Barrett 2008, 8; McCormick et al. 2016).

Minibus-Dienstleistungen haben verschiedene Vorteile gegenüber konventionellen Bussen: sind sie kleiner, schneller und wendiger und können eher auch engere Straßen passieren. Der Erwerb der Fahrzeuge ist zudem vergleichsweise einfach. Meist werden günstige Gebrauchtwagen importiert. Darüber hinaus kommt die Dienstleistung ohne Subventionen aus, denn ihre Fahrpreise sind (in den meisten Fällen) nicht reguliert, so dass diese entsprechend der Kosten angepasst werden können und an die Nutzer weitergegeben werden. Aufgrund der oft fehlenden staatlichen Regulierung können die Anbieter der Dienstleistung zudem auf relativ flexible Weise ihre Arbeits- bzw. Fahrzeiten und auch die bedienten Strecken entsprechend der Nachfrage anpassen und so möglichst gewinnbringend operieren. Die hohe Anpassungsfähigkeit beschert den Kleinbussen einen klaren Wettbewerbsvorteil gegenüber dem konventionellen

ÖPNV-Angebot, das auf staatlich angebotenen und/oder subventionierten Busdienstleistungen basiert (vgl. Kumar & Barrett 2008, 10f.; McCormick et al. 2016). Diese Mobilitätsdienstleistungen haben sich nicht nur in Tansania (Mfinanga & Madinda 2016; s. Abb. 3), sondern in vielen anderen lokalen Kontexten und Städten etabliert – u. a. in Accra (Agyemang 2013), in Kampala (Kamuhanda & Schmidt 2009) und in Nairobi (Khayesi et al. 2015; McCormick et al. 2013). Auch in Südafrika decken sie einen Großteil öffentlicher Mobilitätsbedarfe ab (Barrett 2003; Del Mistro & Behrens 2015).



Abb. 3 Minibus auf der Bagamoyo Road in Dar es Salaam

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Dominanz informeller Mobilitätsdienstleistungen

Zu [3]: Auch aufgrund des weitgehend informellen Charakters bringen diese Mobilitätsdienstleistungen einige Nachteile mit sich. Denn die sich oft verändernden Fahrpreise, Routenverläufe und Fahrzeiten wirken sich nachteilig für Fahrgäste aus, da diese mit unvorhergesehenen Änderungen konfrontiert werden. Es findet zwar oft eine Selbstregulierung bei der Marktaufteilung und Streckenzuteilung über Eigentümer- und Fahrervereinigungen statt. Diese haben allerdings eher die Interessen der Angebotsseite als die der Nachfrageseite im Blick. Trotz teils interner Absprachen besteht eine starke Konkurrenz zwischen den Anbietern, was Konflikte mit sich bringt und zu aggressivem Fahrverhalten beiträgt. Letzteres verringert die Verkehrssicherheit und wirkt sich ebenfalls negativ auf die Stausituation aus. Nachteilig für die Kunden ist außerdem, dass die Fahrer der Busse aufgrund der angedeuteten Arbeitsverhältnisse und Kostenstrukturen zu Beginn einer Fahrt zumeist an den jeweiligen Terminals und Haltestellen warten, bis alle Plätze belegt sind, um so ihren Umsatz zu vergrößern. Dies führt u. a.

dazu, dass Fahrgäste an anderen Haltestellen entlang der jeweiligen Route oft nicht mehr zu steigen können, weil die Busse bereits überfüllt sind. Eine weitere Folge nicht vorhandener oder gering ausgeprägter staatlicher Regulierung sind fehlende Standards für Fahrzeuge und ihre Instandhaltung. Oft werden die Fahrzeuge daher – aufgrund des Kostendrucks – lediglich rudimentär gewartet oder repariert. Dies hat auch negative Effekte für die Umweltbilanz der Fahrzeuge und für die allgemeine Verkehrssicherheit (vgl. Cervero & Golub 2007, 448f.; Kumar & Barrett 2008, 11f.; McCormick et al. 2016).

Dass die Branche größtenteils informell reguliert ist bedeutet jedoch nicht, dass staatliche Kontrollmechanismen vollständig abwesend sind. Tatsächlich greifen verschiedene Regierungs- und Verwaltungseinrichtungen auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ein, u. a. über das Erlassen von Verordnungen oder das Ausstellen von Genehmigungen. Auch hier bestehen allerdings Überschneidungen der Kompetenzbereiche beteiligter Behörden, zwischen denen oft keine ausreichende Koordination stattfindet. In der Konsequenz gelingt so die Abstimmung der Stadt- und Verkehrsplanung, der Bereitstellung von Infrastruktur und der Organisation der Mobilitätsangebote kaum (Kumar & Barrett 2008, 13ff.). Viele Aspekte des Sektors bleiben zudem von formeller Regulierung ausgeschlossen – z. B. die Kontrolle des Marktzugangs und der Routenzuteilung, die Erhebung von Steuern, die Sicherstellung arbeitsrechtlicher Mindeststandards sowie die Festlegung von Fahrpreisen und die Subventionierung von vergünstigten Tarifen (Cervero & Golub 2007, 448; Kumar & Barrett 2008, 15ff.).

Re-Regulierung und Implementierung großer Verkehrsprojekte

Zu [4]: Das vierte Stadium des ‚regulatorischen Zyklus‘ beschreibt den gegenwärtigen Trend einer (Wieder-)Einführung umfangreicher formeller ÖPNV-Systeme, mit deren Hilfe bestehende Mobilitätsprobleme adressiert und eine Verbesserung der Qualität öffentlicher Angebote erreicht werden sollen. In einigen Fällen wird dazu das inzwischen global verbreitete Konzept des Bus-Rapid-Transit (BRT) aufgegriffen (Behrens 2014). Diese Schnellbussysteme weisen einige Vorteile in Hinblick auf ihre Kosteneffizienz und ihren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation auf. In SSA wurden bereits in Kapstadt, Johannesburg und anderen südafrikanischen Städten (Wood 2014) sowie in Dar es Salaam BRT-Systeme installiert. Darüber hinaus sind u. a. in Addis Abeba (Voukas & Palmer 2012), in Kampala (Vermeiren et al. 2015) und in Nairobi (Klopp & Cavoli 2018) derartige Projekte geplant. In Lagos existiert seit 2008 ein so genanntes BRT-Lite-System, das anders als ein vollständiges BRT-System nur zum Teil auf separaten Fahrspuren operiert (Olawole 2012). Trotz dieser Neuerungen ist zu konstatieren, dass das Angebot informeller Dienstleister nach wie vor den städtischen ÖPNV dominiert – auch angesichts dessen, dass die neuen Bus-Systeme bisher nur punktuell eingeführt wurden und jeweils nur Teile des jeweiligen Stadtgebiets abdecken.

Dennoch stellen sich Fragen nach dem künftigen Verhältnis dieser neuen formellen Großprojekte und den weitgehend informell organisierten Paratransit-Systemen. Wie in

südafrikanischen Städten und auch in Dar es Salaam ergeben sich nämlich in der Praxis Konflikte aus dem Aufeinandertreffen einer Top-Down-Implementierung der BRT-Systeme und den etablierten Dienstleistungen verschiedener informeller Anbieter, hinter denen bedeutende sozioökonomische Interessen stehen. Denn zwangsläufig kommt es hier zu Verschiebungen und neuen Konkurrenzen auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere wenn – wie beispielsweise in Dar es Salaam – mit der Einführung der formellen Systeme ein Verdrängen bisheriger Anbieter verbunden ist (Behrens & Salazar Ferro 2016; Mfinanga & Madinda 2016; Rizzo 2014, 2017). Andererseits zeigen Studien, dass eine Integration beider Systeme denkbar ist und sinnvoll sein kann, wenn damit die Kapazitäten erweitert und Mobilitätsbedarfe besser adressiert werden können. Die Minibusse müssen dabei zwar ihr Angebot auf den Hauptverkehrsachsen einstellen, welche effizienter von BRT-Bussen mit höheren Kapazitäten bedient werden können. Die Minibusse können ihre Dienstleistung dafür allerdings auf den untergeordneten Haupt- und Nebenstraßen intensivieren und diese im Rahmen eines *Trunk-Feeder*-Systems mit den BRT-Stationen auf den Hauptverkehrsachsen verbinden (Cervero 2013; Salazar Ferro et al. 2013; Schalekamp et al. 2016).

2.3 Motorrad-Taxis als ‚neue‘ Mobilitätsdienstleistung

Die Verbreitung der Motorrad-Taxis in den SSA-Städten muss in einem engen Zusammenhang mit den beschriebenen Entwicklungen und Herausforderungen urbaner Mobilität betrachtet werden. Ähnlich zu anderen informellen Angeboten füllen die Motorrad-Taxis zunächst bestehende Lücken im Angebot und sie sind in der Lage, auf bestimmte Mobilitätsbedarfe zu reagieren. Faktoren ihres Wachstums und wesentliche Merkmale der Dienstleistung werden auf Grundlage einer umfangreichen Literaturschau in den folgenden Unterkapiteln dargestellt. In Kapitel 2.3.1 werden zunächst politische und ökonomische Faktoren der Expansion der Dienstleistung im SSA-Kontext nachgezeichnet. Die Kapitel 2.3.2 und 2.3.3 betrachten im Anschluss daran zentrale Charakteristiken der Angebotsseite sowie der Nachfrageseite der Motorrad-Taxis. Kapitel 2.3.4 skizziert die Effekte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung für Sicherheit, Gesundheit und Umwelt. Kapitel 2.3.5 arbeitet ökonomische Relationen, Organisationsformen und politische Aspekte der Dienstleistung heraus. Darauf aufbauend werden bestehende Formen der Regulierung der Branche in Kapitel 2.3.6 erläutert.¹¹

2.3.1 Politische und ökonomische Faktoren der Expansion

Noch vor ihrer gegenwärtigen Expansionsphase wurden die Motorrad-Taxis bereits in einigen Ländern und Regionen in SSA genutzt, insbesondere in West- und in Zentralafrika. Senegal gilt als das erste Land, in dem motorisierte (Leicht-)Räder öffentliche Taxi-Dienstleistungen anboten – dort bereits in den 1950er Jahren. Motorrad-Taxi-Dienstleistungen wurden ab den 1970er Jahren in Nigeria angeboten und etablierten sich in den 1980er Jahren unter anderem auch in

¹¹ Große Teile des Kapitels 2.3 basieren auf Ausführungen in Ehebrecht et al. (2018).

Niger, Kamerun und Benin. Togo, Uganda und andere Länder folgten in den frühen 1990er Jahren und später. Zum Teil hatten die Motorrad-Taxis in einigen dieser Länder einen nicht-motorisierten Vorgänger: Zum Beispiel wurden in Senegal (1930er Jahre) und in der Grenzregion von Uganda und Kenia (seit den 1960er Jahren) zuvor Fahrrad-Taxis sowohl für den Personen- als auch den Gütertransport eingesetzt. Neben den Motorrad-Taxis bieten diese Fahrradtaxis in Kenia und Uganda nach wie vor ihre Dienstleistung an (Diaz Olvera et al. 2012, 2016; Howe 2003; Morice 1981; Mutiso & Behrens 2011).

Das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und ihre Integration in öffentliche Verkehrssysteme – de facto und zum Teil auch de jure – ist stark vom jeweiligen politisch-ökonomischen Kontext anhängig. Die Krisen staatlich betriebener Mobilitätsdienstleistungen einerseits und die Hinwendung zu einer Deregulierungs- und Privatisierungspolitik andererseits ermöglichte es privaten Anbietern, schrittweise in den ÖPNV zu investieren. Wie z. B. in Lagos, Douala und Kampala (Kumar 2011) schuf dies auch den Rahmen für das Aufkommen und starke Wachstum von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen seit den 1970er, 1980er bzw. 1990er Jahren und in besonderem Maße in den vergangenen 20 Jahren (Diaz Olvera et al. 2016, 165; Godard 2011, 20f.; s. Tab. 2).

Für das Wachstum der Motorrad-Taxi-Dienstleistungen in Nigeria und seinen angrenzenden Nachbarstaaten lassen sich weitere politisch-ökonomische Faktoren ausmachen: Dazu zählen u. a. die Verfügbarkeit von Fahrzeugen durch Importe von günstigen, gebrauchten Motorrädern aus Asien und Europa sowie die Verfügbarkeit von günstigem Benzin aus Nigeria. Auch die schwierigen sozioökonomischen Bedingungen als Folge von Wirtschaftskrisen sind zu nennen. Diese führten dazu, dass die entstehende Motorrad-Taxi-Branche für viele Arbeitssuchende attraktiv wurde, die auf der Suche nach Einkommensmöglichkeiten waren. Groß- und Kleininvestoren sahen in den Entwicklungen dagegen zunehmend Möglichkeiten zum Erzielen von Profiten (vgl. Diaz Olvera et al. 2012, 5f.; Kumar 2011, 18). In Uganda wurde das Wachstum der Motorrad-Taxis durch die Aktivitäten von privaten Firmen stimuliert, die etwa Mitte der 1990er Jahre damit begonnen hatten, gebrauchte Fahrzeuge aus Japan zu importieren (Howe 2003).

Weitere Faktoren auf nationaler oder lokaler Ebene umfassen u. a. die Schließung der Landesgrenzen zwischen Nigeria und Niger Mitte der 1980er Jahre und politisch motivierte Proteste und Generalstreiks in Togo und Kamerun Anfang der 1990er Jahre. Diese führten zu Einschränkungen des ÖPNV und trugen somit zu Angebotslücken bei, die von Motorrad-Taxi-Anbietern genutzt wurden (Diaz Olvera et al. 2012, 5; Guézéré 2015, 258f.). Politischer Klientelismus war ein zentraler Faktor des weiteren Wachstums des Motorrad-Taxi-Angebots in Kampala, wo die nationale Regierung Ugandas die Anbieter dieser Dienstleistung etwa seit Anfang der 2000er Jahre unterstützte. Diese Unterstützung umfasste u. a. Steuerentlastungen, die Bereitstellung von Fahrzeugen oder Krediten zur Finanzierung von Motorrad-Käufen und das

Blockieren von einschränkenden Regulierungsmaßnahmen der Lokalverwaltung (Goodfellow & Titeca 2012; s. unten).

Tab. 2: Dekade des Entstehens des Motorrad-Taxi-Angebots in ausgewählten Ländern

1970er Jahre	1980er Jahre	1990er Jahre	2000er Jahre
Nigeria	Benin Kamerun Niger Ruanda	Kenia Togo Tschad Uganda	Angola Äthiopien Elfenbeinküste Ghana Malawi Mosambik Sierra Leone Tansania

Quelle: Eigener Entwurf, verändert nach Ehebrecht et al. (2018, 244)

Die Einstiegsbarrieren waren für Anbieter der aufkommenden Dienstleistung in den meisten nationalen und lokalen Kontexten relativ gering. Die Ursache war meistens, dass im Grunde nirgendwo das Bereitstellen von öffentlichen Transportdienstleistungen durch Motorrad-Taxis vorgesehen war und es dementsprechend auch keine passende Gesetzgebung gab. Die zunehmenden negativen Auswirkungen der Dienstleistung (v. a. Unfälle) verlangten allerdings nach Kontrollmechanismen. Einige (Lokal-)Verwaltungen gingen dabei soweit, die Bereitstellung von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen zu unterbinden. Ein Wechsel hin zu öffentlicher Anerkennung dieser Dienstleistungen und damit zu einer staatlichen Regulierung setzte, wenn überhaupt, nur langsam ein (vgl. Diaz Olvera et al. 2012, 6; Oyesiku 2002; Sietchiping et al. 2012, 186f.; s. Kap. 2.3.6).

Inzwischen sind Motorrad-Taxi-Dienstleistungen weit verbreitet (s. Tab. 3): Diaz Olvera et al. (2016, 165) konnten im Rahmen ihrer Analyse in 104 von 203 ausgewählten Städten in SSA die Verfügbarkeit von Motorrad-Taxis nachweisen. Zum Beispiel boten in Kampala im Jahr 2010 schätzungsweise bereits rund 145.000 Motorrad-Taxi-Fahrer ihre Dienstleistung an (Evans et al. 2018, 3). In Lagos waren bereits im Jahr 2007 rund 200.000 kommerzielle Motorräder im Einsatz (Kumar 2011, 5) und in Togos Hauptstadt Lomé boten im Jahr 2009 schätzungsweise 90.000 Motorrad-Taxis ihre Dienste an (Guézéré 2015, 261). Motorrad-Taxi-Dienstleistungen sind aber nicht nur stark gewachsen und haben sich räumlich ausgebreitet, sondern sie haben sich auch weiter diversifiziert. Inzwischen sind auch die vor allem in Indien weit verbreiteten Autorikshas (motorisierte Dreiräder) in einigen lokalen Kontexten in SSA verfügbar – u. a. in Tansania (Ehebrecht & Lenz 2018; Weinstock & Mutta 2009; s. Abb. 4), in Kenia (Chepchieng et al. 2012) und seit kurzem auch in Südafrika (Mbara 2016). Im nigerianischen Bundesstaat Kano wurde deren Verbreitung durch die Regierung unterstützt, indem Mitte

der 2000er Jahre rund 1.500 Fahrzeuge als Maßnahme eines Armutsbekämpfungsprogramms zur Verfügung gestellt wurden (Muhammed 2011, 58). In der nigerianischen Stadt Aba ersetzen sie inzwischen die kommerziellen Zweiräder, die dort offiziell verboten wurden. Im Jahr 2011 waren dort ca. 13.500 Autorikschas bei einer lokalen Gewerkschaft registriert (Nwaogbe et al. 2012, 267).

Tab. 3: Geschätzte Anzahl von Motorrad-Taxis in ausgewählten Städten

Stadt/Land	Anzahl*	Modell	Lokaler Name	Daten (Jahr)	Quelle
Aba (Nigeria)	13.500	Dreiräder	<i>Keke Napep</i>	2011	Nwaogbe et al. (2012)
Douala (Kamerun)	47.000	Zweiräder	<i>Bendskin</i>	2015	Adiang et al. (2017)
Kampala (Uganda)	145.000	Zweiräder	<i>Bodaboda</i>	2010	Evans et al. (2018)
Kigali (Ruanda)	10.500	Zweiräder	<i>Taxi-Motos</i>	2012	Rollason (2012)
Lagos (Nigeria)	200.000	Zweiräder	<i>Okada</i>	2007	Kumar (2011)
Lomé (Togo)	90.000	Zweiräder	<i>Oleyia</i>	2009	Guézéré (2015)
N'Djamena (Tschad)	15.000	Zweiräder	<i>Clando</i>	2013	Mahamat Hemchi (2015)

Quelle: Eigener Entwurf, verändert nach Ehebrecht et al. (2018, 245); * gerundete Werte

2.3.2 Charakteristiken der Angebotsseite

Was Kundenfahrten, Markt- bzw. Modal-Split-Anteile und andere statistische Merkmale der Dienstleistung anbetrifft, existieren zwar kaum Datensätze zu den Motorrad-Taxis. Die verfügbaren Studien verschaffen aber zumindest Einblicke, u. a. zu Arbeitszeiten, Fahrpreisen und der Anzahl der Fahrten einzelner Anbieter pro Tag: In einer Studie zu motorisierten Dreirädern im nigerianischen Aba arbeiteten 54% der interviewten Fahrer sieben Tage die Woche, während weitere 40% der Fahrer angaben, sechs Tage die Woche als Taxianbieter tätig zu sein (Nwaogbe et al. 2012, 273). Basierend auf Erhebungen in Kampala, Lagos und Douala schätzt Kumar (2011, 10ff.), dass die durchschnittlichen Arbeitszeiten von erfassten Motorrad-Taxi-Fahrern sich zum Erhebungszeitpunkt auf etwa zwölf Stunden pro Tag beliefen.



Abb. 4: Motorisierte Dreiräder in Dar es Salaam

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

In Hinblick auf Modal-Split-Anteile zeigte sich im Rahmen einer Studie in Douala, dass ca. 29% der befragten Nutzer die Motorrad-Taxis dort als ergänzendes oder zum Teil als einziges Verkehrsmittel frequentierten (Diaz Olvera et al. 2012, 8). Für Lomé, wo die Motorrad-Taxi-Dienstleistung sehr stark ausgeprägt ist, ließen sich im Rahmen einer Befragung Anteile von knapp 65% an allen Fahrten ausmachen (Diaz Olvera et al. 2015, 462). In Kampala lagen die Anteile für verschiedene Stadtgebiete im Jahr 2008 zwischen 20% und 40%. In Lagos, wo insgesamt eher private Automobile und Busse dominieren, variierten die Angaben für verschiedene Stadtgebiete zwischen unter 5% und knapp 60% (Kumar 2011, 10f.). In Kampala, Lagos und Douala bestehen keine Tarife und Kontrollen für Fahrpreise. Diese werden vielmehr stets pro Fahrt ausgehandelt. Zugleich lässt sich festhalten, dass die Fahrpreise vergleichsweise höher liegen als bei anderen verfügbaren ÖPNV-Angeboten in den drei Städten (Kumar 2011, 16 u. 24). Eine Studie aus Kano/Nigeria zeigt mögliche Bestimmungsfaktoren des Aushandelns von Fahrpreisen auf (Muhammed 2011, 63f.): In der Studie berücksichtigte Anbieter nannten die Notwendigkeit, ein bestimmtes tägliches Einkommen zu erzielen (59% der Antworten) sowie die Lage des Fahrtziels (28%) und dessen Erreichbarkeit als wichtigste Kriterien. Wie beispielsweise in N'Djamena/Tschad, wo Fahrpreise ebenfalls zwischen Fahrer und Fahrgästen verhandelt werden, können die Tages- oder Nachtzeit sowie der Umfang mitgeführter Güter weitere Kriterien sein (Ndadoun et al. 2016, 41f.).

Mit Blick auf die Altersstruktur von Motorrad-Taxi-Fahrern lässt sich festhalten, dass die Dienstleistung vornehmlich eine männlich dominierte berufliche Tätigkeit ist (Al-Hasan et al. 2015; Nwagwu & Olatunji 2012), die von relativ jungen Menschen ausgeführt wird – eine

deutliche Mehrheit war zum Zeitpunkt der Befragungen unter 30 Jahre alt. Für die mittelgroße nigerianische Stadt Auchu ermittelten Al-Hasan et al. (2015, 9) beispielsweise unter den Teilnehmern ihrer Studie, dass rund 59% der befragten Fahrer zwischen 21-30 Jahre und ca. 31% zwischen 31-40 Jahre alt waren. Nwagwu und Olatunji fanden in ihrer Studie in Ibadan/Nigeria heraus, dass über 70% der interviewten Motorrad-Taxi-Fahrer 30 Jahre und jünger waren (2012, 164f.).

Auf Seite der Fahrzeugeigentümer dienen Investitionen in die Branche als ergänzende Einkommensquelle oder teilweise auch als umfangreiches Geschäftsmodell, bei dem eine Vielzahl an Fahrzeugen vermietet wird. Fahrzeugeigentümer sind oftmals Behördenmitarbeiter oder andere Akteure, die regelmäßig höhere Gehälter beziehen. Sie verfügen aufgrund dessen über Kapital, das sie in das Motorrad-Taxi-Geschäft investieren können (Kumar 2011, 5). Für die Transportarbeiter dagegen kann das temporäre oder auch längerfristige Engagement als Fahrer gerade im Kontext hoher Arbeitslosigkeit eine Möglichkeit sein, um die Existenz zu sichern (Gitonga 2014; Ipingbemi & Adebayo 2016; Mbara 2016). Dies gilt insbesondere für arbeitslose junge Menschen, für welche das Motorrad-Taxi-Fahren oft den Einstieg in das Berufsleben darstellt, wie beispielsweise in Accra (Oteng-Ababio & Agyemang 2012), Kampala (Kisaalita & Sentongo-Kibalama 2007) und Douala (Konings 2006). Darüber hinaus kann das Fahren auch zu einem höheren Einkommen beitragen und im besten Fall den Lebensstandard erhöhen, wie für Kigali (Rollason 2012) und Kericho in Kenia (Kibet 2015) gezeigt wurde.

Unter Ausblendung negativer Aspekte der Dienstleistung (s. unten) kann das Arbeiten als Motorrad-Taxi-Fahrer daher zunächst einmal als eine vergleichsweise vielversprechende ökonomische Tätigkeit gelten, wenn man andere geringbezahlte informelle Tätigkeiten in Bezug setzt (z. B. Al-Hasan et al. 2015, 11; Ismail 2016, 47; Mbugua 2011) – auch wenn exakte Berechnungen der Einkommen zumeist kaum möglich sind (vgl. Diaz Olvera et al. 2016; Rollason 2012). Fahrzeugeigentümer bzw. Investoren müssen in vielen Fällen zwar die Kosten für Lizenzen und Versicherungen der Fahrzeuge übernehmen und auch Einkommenssteuern zahlen. Beispielsweise ist aber im Falle von Lomé der Umsatz, den die Eigentümer mit der Vermietung eines Fahrzeugs über die gesamte Vertragslaufzeit erzielen können, durchschnittlich doppelt so hoch wie der ursprüngliche Kaufpreis des Fahrzeugs (Diaz Olvera et al. 2016, 168).¹² Wie beispielsweise Fasakin (2001, 68) in einer Fallstudie im nigerianischen Akure herausgearbeitet hat, ist die Höhe der Einkommen der Fahrer dagegen von der “capacity of machines, operational problems, trip time, peak periods and ownership of operations” abhängig.

Neben Profiten und Einkommen kann die Motorrad-Taxi-Dienstleistung schließlich auch weitere sozioökonomische Effekte nach sich ziehen (s. Tab. 4). Denn über die Anbieter hinaus profitieren auch andere Akteure von der Dienstleistung, wie zum Beispiel Fahrzeug- und Ersatzteilhändler sowie Werkstätten. Dies kann zur Schaffung neuer Arbeitsplätze führen, wie

¹² Dabei sind allerdings auch die Kosten für Versicherung und ggf. Lizenzen zu berücksichtigen, so dass der reine Gewinn zwar unterhalb der Höhe des Kaufpreises liegt – aber dennoch relativ hoch ausfallen dürfte.

z. B. für das ländliche Laikipia in Kenia gezeigt werden konnte (Karema 2015, 41). Im ländlichen Raum von Siaya County in Kenia fand Omolo (2015) heraus, dass die Motorrad-Taxis positive Effekte für die lokale Entwicklung mit sich bringen und nicht nur zur Schaffung von Arbeitsplätzen, sondern auch zu verbesserter Mobilität beitragen, soziale Interaktionen der ländlichen Bevölkerung und die Finanzierung von Bildung ermöglichen. Auch in Kampala haben die – regional so bezeichneten – *Bodaboda*¹³ zu verbesserter Mobilität der Bewohner beigetragen, aber auch die schnellere Lieferung von Waren ermöglicht, so dass lokale Händler Umsatzsteigerungen verbuchen konnten (Howe 2003, 172). Muhammed (2011, 65) konnte im Rahmen seiner Studie in Kano/Nigeria zeigen, dass die Profite und Einkommen, die in der Motorrad-Taxi-Branche erzielt werden, oftmals in Form von Geldüberweisungen innerhalb von Familiennetzwerken verteilt werden. In einer Studie zur Entwicklung von Jugendlichen in Free-town/Sierra Leone fand Ismail zudem heraus, dass “[the] business has created new forms of youth subculture and identity, solidarity and a pathway for social mobility. The okada enterprise empowers youth through stable livelihoods, and spaces for solidarity and voice that few or no other kinds of jobs provide” (2016, 49).

2.3.3 Charakteristiken der Nachfrageseite

Die starke Nachfrage resultiert vor allem aus den miteinander verwobenen Faktoren des Bevölkerungswachstums, der gering ausgeprägten ÖPNV-Angebote, der nicht ausreichenden Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie der oft inadäquaten Verkehrsinfrastruktur – z. B. in Hinblick auf das verfügbare Straßennetzwerk und dessen Zustand. Die Motorrad-Taxis stellen in diesem Zusammenhang eine wichtige Mobilitätsoption dar (vgl. Diaz Olvera et al. 2012, 4f.; Oyesiku 2002; Sietchiping et al. 2012; s. Kap. 2.2). Motorrad-Taxis sind aufgrund ihrer Geländegängigkeit in der Lage auch abgelegene Gebiete zu erreichen, die für andere Mobilitätsmodi nicht zugänglich sind oder keinen ausreichenden Umsatz versprechen. In diesen Gebieten stellen die Motorrad-Taxis dann oftmals die einzige Option dar. Darüber hinaus sind ihre Schnelligkeit und Flexibilität sowie die Fähigkeit, durch dichten Verkehr oder Staus zu manövrieren sowie auch Start-Ziel-Fahrten anzubieten weitere Faktoren ihrer Nutzung. Sie stellen außerdem Zubringer-Dienstleistungen bereit und verbinden so beispielsweise nicht-abgedeckte Wohngebiete mit ÖPNV-Angeboten auf Hauptstraßen (vgl. Diaz Olvera et al. 2012, 9f.; Kamuhanda & Schmidt 2009, 133; Kumar 2011, 7ff.; Oteng-Ababio & Agyemang 2012, 151f.; s. Tab. 5). Während in Städten oft auch andere Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen, gelten Motorrad-Taxis in ländlichen Räumen in Anbetracht mangelnder Alternativen inzwischen zu meist als Hauptverkehrsmittel (Gamberini 2014; Starkey 2016a). Zwar dienen sie in städtischen und ländlichen Räumen im Wesentlichen dem Personenverkehr, häufig werden sie jedoch auch

¹³ Dieser Name leitet sich vom englischen Begriff ‘Border’ ab und geht auf die ursprüngliche Funktion der gleichnamigen Fahrrad-Taxis bzw. Fahrrad-Lastentaxis zurück. Diese wurden (bzw. werden) genutzt, um Waren über die ugandisch-kenianische Grenze zu transportieren, wobei zwei Grenzübertritte erfolgten (bzw. erfolgen) – also ‘Border-Border’ (vgl. Howe 2003, 161; s. Kap. 2.3.1).

für den Transport von Gütern bzw. für Kurier- und Lieferdienste eingesetzt (Howe 2003; Starkey 2016a). Beispielsweise hat Karema (2015, 38) gezeigt, dass Motorrad-Taxis im ländlichen Laikipia/Kenia genutzt werden, um landwirtschaftliche Produktionsmittel von lokalen Märkten zu beziehen bzw. Erzeugnisse dort anbieten zu können.

Tab. 4: Sozioökonomische Effekte des Motorrad-Taxi-Angebots in ausgewählten Kontexten

Ort/Region	Sozioökonomische Effekte	Quelle
Freetown (Sierra Leone)	Jugendentwicklung und soziale Mobilität	Ismail (2016)
Kampala (Uganda)	Schnellere Lieferung von Waren und erhöhte Umsätze lokaler Händler	Howe (2003)
Kano (Nigeria)	Familiennetzwerke von Motorrad-Taxi-Anbietern profitieren von Geldüberweisungen	Muhammed (2011)
Laikipia County (ländliches Kenia)	Stimulierung nicht-landwirtschaftlicher Aktivitäten, z. B. Ergänzungsdienstleistungen für Motorrad-Taxis und lokaler Handel	Karema (2015)
Siaya County (ländliches Kenia)	Ausweitung von Mobilitätsoptionen, indirekte Schaffung von Arbeitsplätzen, Finanzierung von Bildung	Omolo (2015)

Quelle: Eigener Entwurf, verändert nach Ehebrecht et al. (2018, 248)

In ländlichen Gebieten stellen die Motorrad-Taxis zudem die Grundversorgung sicher und ermöglichen z. B. die Erreichbarkeit von sozialen Dienstleistungen: “Isolated, and thus usually poor, communities ... are special benefit cases as boda boda can bring in necessities, such as fish, milk, medicines and information they would otherwise not receive. Boda boda also have a significant role in enhancing the mobility of women who are disproportionately represented among the poor” (Howe 2003, 174). Darüber hinaus sind Motorrad-Taxis ein wichtiges Verkehrsmittel, mit dem in Krankheitsfällen lokale Gesundheitseinrichtungen erreicht werden können. In einer Studie im ländlichen Tansania gaben beispielsweise 29% der befragten Frauen und 23% der befragten Männer an, in diesen Fällen ein Motorrad-Taxi zu nutzen (Porter et al. 2013, 164). In städtischen Kontexten werden die Motorrad-Taxis u. a. auch dafür genutzt, um die Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zurückzulegen. In einer Studie in Lagos gab ein Anteil von 24% der befragten Nutzer an, die Dienstleistung für solche Fahrten nachzufragen (Ibitayo 2012, 144).

Die Nutzer der Motorrad-Taxi-Dienstleistung können verschiedenen soziodemographischen bzw. sozioökonomischen Gruppen zugeordnet werden. Beispielsweise ist im Vergleich zur Anbieterseite das Geschlechterverhältnis ausgeglichener und auch die Altersstruktur der Nutzer ist diversifizierter (z. B. Diaz Olvera et al. 2012; Muhammed 2011). Zudem ist davon auszugehen,

dass auch verschiedene Einkommensgruppen unter den Nutzern der Motorrad-Taxis vertreten sind – auch wenn diese Dienstleistung tendenziell teurer ist als die Nutzung von öffentlichen Bussen (Kamuhanda & Schmidt 2009, 137; Kumar 2011, 13f.). Kumar hält allerdings auch fest, dass die Motorrad-Taxis “are increasingly being patronised by the poor due to the inadequacy of bus services” (2011, 1).

Tab. 5: Funktionen der Motorrad-Taxis, Nutzerbedarfe und Wahrnehmungen

Funktionen	Nutzerbedarfe
<ul style="list-style-type: none"> • Flexibler und schneller Transport • Kurierdienstleistungen • Manövrieren durch dichten Verkehr • Start-Ziel-Fahrten • Zubringerdienstleistungen • Geländegängigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes • Erreichbarkeit lokaler Märkte • Erreichbarkeit anderer Verkehrsmittel • Erreichbarkeit sozialer Dienstleistungen • Erreichbarkeit abgelegener und verkehrlich unterversorgter Gebiete
Positive Wahrnehmungen	Negative Wahrnehmungen
<ul style="list-style-type: none"> • Zugänglichkeit von Motorrad-Taxiständen • Bezahlbare Fahrpreise • Komfort • Planbarkeit individueller Fahrten und Aktivitäten • Flexibilität und Schnelligkeit • Schutz vor Diebstählen während der Fahrt 	<ul style="list-style-type: none"> • Missachtung oder fehlende Kenntnis von Verkehrsregeln • Missbrauch von Motorrädern für kriminelle Zwecke • Reduzierte Verkehrssicherheit • Rücksichtsloses Fahren • Zu schnelles Fahren

Quelle: Eigener Entwurf, verändert nach Ehebrecht et al. (2018, 248)

In Douala führten befragte Nutzer dagegen günstige Fahrpreise als wichtigen Grund der Nutzung von Motorrad-Taxis an (Diaz Olvera et al. 2012, 10). In der nigerianischen Stadt Aba sagten befragte Fahrgäste von motorisierten Dreirädern, dass sie die Dienstleistung nutzen würden, weil sie schneller (50% aller Befragten), günstiger (26%) und sicherer (24%) sei als andere verfügbare ÖPNV-Angebote (Nwaogbe et al. 2012, 272). Für Ghana identifizierten Oteng-Ababio und Agyemang “convenience, door-to-door service, ability to save time and serve low-density areas, and flexibility” als wesentliche Gründe der Nutzung von Motorrad-Taxis (2015, 36). Kumar nennt “availability, ubiquity, access and commercial speed” als wichtige Faktoren der Nutzung in Douala, Kampala und Lagos, wo Motorrad-Taxis zugleich “the preferred mode for feeding and distribution service” sind (2011, 13). Ähnliche Vorteile nannten befragte Nutzer in Accra (Oteng-Ababio & Agyemang 2015, 33)

Die in den verschiedenen Erhebungen befragten Nutzer verwiesen allerdings auch auf negative Aspekte der Dienstleistung, vor allem in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit, die dadurch beeinträchtigt sei, dass die Anbieter der Dienstleistung die Verkehrsregeln oft nicht kennen oder respektieren würden (Kumar 2011, 13). Negative Wahrnehmungen der Motorrad-Taxis resultieren zudem auch aus anderen Erfahrungen, die mit den Fahrzeugen assoziiert werden, aber unabhängig von der eigentlichen Dienstleistung sind. Denn in vielen Fällen wurden und werden Motorräder als Fluchtfahrzeuge für kriminelle Zwecke (Diebstähle, Raubüberfälle) eingesetzt, beispielsweise in Accra (Oteng-Ababio & Agyemang 2015, 33) und in Dar es Salaam (Bishop & Amos 2015, 20).

2.3.4 Effekte für Sicherheit, Gesundheit und Umwelt

Motorrad-Taxis können auch negative Effekte in Hinblick auf Verkehrssicherheit, Gesundheit und Umwelt mit sich bringen. Eine wesentliche Herausforderung sind zunächst die hohen Unfallzahlen, wie z. B. in Tansania (Bwire et al. 2019; Zimmermann et al. 2015). Faktoren, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, umfassen neben dem bereits angedeuteten Fahrverhalten (z. B. zu schnelles Fahren), fehlenden Führerscheinen und technischen Problemen (z. B. schlechter Zustand der Fahrzeuge, schlechte Straßenqualität) auch strukturelle Probleme, wie beispielsweise prekäre Arbeitsverhältnisse und dadurch hervorgerufener Druck auf die Fahrer, einen ausreichenden Tagesumsatz zu erzielen (z. B. Akinlade & Brieger 2003; Dapilah et al. 2017). Ein weiterer Grund ist, dass – wie z. B. in Ghana und Tansania – oftmals auf das Tragen von Schutzhelmen verzichtet wird (Dapilah et al. 2017; Zimmermann et al. 2015). Auf diese mit der Verbreitung von Motorrad-Taxis verbundene Problematik wurde bereits reagiert, indem Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen getroffen wurden, beispielsweise in Tansania (Barber & Rettie 2015) und in Nigeria (Nwagwu & Olatunji 2012). Zu diesen Maßnahmen zählen Fahrertrainings, Seminare zur Verkehrssicherheit und öffentliche Kampagnen, welche die Aufmerksamkeit auf verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit lenken und sowohl die Befolgung von Verkehrsregeln erhöhen als auch die Fahrtauglichkeit der Fahrer verbessern sollen (Bishop & Amos 2015; Mwakapasa 2011; Zimmermann et al. 2015).

Neben dem Sicherheitsrisiko bringt das Arbeiten als Motorrad-Taxi-Fahrer längerfristig möglicherweise auch Beeinträchtigungen der Gesundheit mit sich, die u. a. aus der Vibration der Fahrzeuge und dem Fahren auf unbefestigten Straßen resultieren (vgl. Chen & Pan 2013). Dies gilt insbesondere für Fahrer, die über einen längeren Zeitraum in Vollzeit arbeiten. Wie in einer Studie in Lomé/Togo herausgearbeitet wurde, können die langen Arbeitsstunden zu Rückenschmerzen, Sehproblemen, chronischen Kopfschmerzen und weiteren gesundheitlichen Problemen führen, die eine Folge des permanenten Einatmens von Schadstoffen und der Exposition gegenüber Straßenlärm sein können (Diaz Olvera et al. 2016, 170).

In Hinblick auf Schadstoffausstöße und Emissionen ergeben sich noch weitere negative Effekte. Es liegen zwar kaum konkrete Messungen und detaillierte Studien vor. Verfügbare Daten

deuten allerdings an, dass motorisierte Zwei- und Dreiräder erhebliche Umweltauswirkungen haben könnten, auch wenn sie im Vergleich zu anderen motorisierten Fahrzeugen kleinere Motoren haben und weniger Energie verbrauchen. Neben Lärm- und Luftverschmutzung betrifft dies den CO₂-Ausstoß der Motorräder sowie auch der Autorickschas. Für diese Fahrzeuge werden oft günstige und stark schadstoffhaltige Benzine und Motorenöle verwendet, bei deren Verbrennung Feinstaubpartikel freigesetzt werden. Pro Fahrzeug könnten daher im Extremfall zehn Mal mehr Kleinstpartikel ausgestoßen werden, als dies bei einem modernen Auto der Fall sei (Akinyemi & Medani 2000; Al-Hasan et al. 2015; Lamri et al. 2017: 294). Für Douala/Kamerun konnten Adiang et al. (2017) beispielsweise errechnen, dass Motorräder aufgrund ihres starken Wachstums dort wesentlich mehr zur Steigerung des Kohlendioxidausstoßes beitragen als Autos. Assamoi und Liousse (2008) konnten auf Grundlage einer Auswertung von Daten aus verschiedenen westafrikanischen Ländern zeigen, dass der Spritverbrauch und die Emissionen von Motorrädern generell unterschätzt werden und meist gar nicht in offiziellen Statistiken aufgeführt werden. Zwar wird in beiden Fällen nicht zwischen privaten und kommerziell genutzten Fahrzeugen unterschieden, allerdings dürfte diese Thematik künftig noch relevanter werden, wenn man von einem weiteren Wachstum der Motorrad-Taxi-Branche ausgeht (z. B. UN-Habitat 2013).

2.3.5 Ökonomische Relationen, Organisation und Politik

Die angebotsseitigen Akteure der Motorrad-Taxi-Dienstleistung umfassen in erster Linie die Eigentümer bzw. Investoren sowie die Fahrer und ihre Organisationen. Fahrer, die nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügen, müssen dieses anmieten oder haben einen Mietkaufvertrag, der es ihnen ermöglicht, das Fahrzeug nach einem bestimmten Zeitraum zu erwerben (Blimpo 2014, 2; Diaz Olvera et al. 2016, 168). Diaz Olvera et al. ermittelten in ihrer Erhebung in Lomé/Togo einen Anteil von ca. 60% (2016, 168). In einer Studie im nigerianischen Auchi zeigte sich, dass fast 70% aller Fahrer über ein eigenes Fahrzeug verfügten (Al-Hasan et al. 2015, 11).

Für diejenigen Fahrer, die kein eigenes Fahrzeug besitzen, können soziale Netzwerke eine wichtige Rolle spielen, um an ein Fahrzeug zu gelangen und (günstige) Bedingungen für einen Miet- oder Mietkaufvertrag mit einem Fahrzeugeigentümer auszuhandeln (Blimpo 2014, 9; Diaz Olvera et al. 2016, 168; Heinrichs et al. 2018). Fahrzeugeigentümer, die als Investoren der Motorrad-Taxi-Branche auftreten, sind zumeist nicht in das Tagesgeschäft involviert, insofern sie nicht selbst zeitgleich als Fahrer arbeiten. In den meisten Fällen agieren die Eigentümer im Hintergrund, stellen Fahrzeuge zur Verfügung, handeln Verträge mit Fahrern aus und sind für die Registrierung und das Erwerben von entsprechenden Lizenzen verantwortlich – dort, wo dies obligatorisch ist. Diese (Klein-)Investoren üben strukturelle ökonomische Macht aus, denn sie stellen im Kontext weitreichender Arbeitslosigkeit wichtige Einkommensmöglichkeiten bereit und kontrollieren den Zugang dazu. Im Falle von Mietkaufverträgen mit den Fahrern stellen

sie de facto Kredite bereit, indem sie Kapital (Fahrzeuge) zur Verfügung stellen, das von den Fahrern inklusive Zinsen refinanziert werden muss (vgl. Diaz Olvera et al. 2016, 168; Heinrichs et al. 2018, 147).

Die daraus entstehenden Interessenkonflikte zwischen Eigentümern und Fahrern können Nachteile für beide Seiten mit sich bringen, wie Blimpo (2014) im Rahmen von Fallstudien in Benin und Kamerun gezeigt hat. Da Eigentümer ihre Profite erhöhen wollen und die Fahrer zugleich ein ausreichendes Einkommen erzielen müssen, sind Letztere gezwungen, möglichst viele Kunden zu transportieren, während sie dadurch das Fahrzeug über die Zeit stark abnutzen und sich daher die Lebensdauer der Fahrzeuge reduziert. Wie die empirischen Einblicke der Studie von Diaz Olvera et al. (2016, 168f.) nahelegen, kann dies dazu führen, dass Fahrer mit Mietkaufvertrag nur bedingt Chancen haben, ihren sozioökonomischen Status zu verbessern. Denn für den hier thematisierten Fall konnte zwar gezeigt werden, dass Fahrer mit Mietkaufvertrag tendenziell mehr verdienen als Fahrer, die ihr Fahrzeug lediglich mieten. Allerdings werden viele der Fahrer, die es schaffen, per Mietkauf ihr Fahrzeug zu erwerben, letztendlich wieder in einen neuen Miet- oder Mietkaufvertrag gedrängt. Hintergrund ist, dass am Ende der Vertragslaufzeit das Fahrzeug so sehr abgenutzt ist, dass hohe Kosten für Reparaturen und die Instandhaltung anfallen, die sich die meisten Fahrer nicht leisten können: In Lomé “only one in six self-employed drivers uses a vehicle that was purchased through a work-and-pay contract” (Diaz Olvera et al. 2016, 168).

Die Fahrer von Motorrad-Taxis sind oftmals in Gruppen oder Vereinigungen organisiert. Bei diesen Organisationen handelt es sich meist um lose Zusammenschlüsse von Fahrern, die sich gegenseitig unterstützen. Die Kernaufgabe dieser Fahrergruppen ist zunächst, den Kundenzugang an einem bestimmten Ort sicherzustellen, wie Beispiele aus Lomé/Togo (Guézéré 2015, 259), N'Djamena (Heinrichs et al. 2017) und Dar es Salaam (Heinrichs et al. 2018) zeigen. Darüber hinaus erfüllen Fahrerorganisationen eine Reihe weiterer Funktionen. Neben der ‚Verteidigung‘ ihrer Taxistände und der Selbstorganisation ihres Angebots stellen sie außerdem soziale Sicherungsmöglichkeiten für ihre Mitglieder bereit. In vielen Fällen kann auch gegenseitige finanzielle Unterstützung z. B. in Form von Geldleihen dazuzählen (Howe 2003; Ismail 2016, 48; Raynor 2014, 33ff.). Zum Teil findet dies in etwas stärker formalisierter Form im Rahmen von Spar- und Kreditkooperativen statt, welche die obligatorische Organisationsform in der kenianischen Minibus- und Bodaboda-Industrie ist (Kariuki 2014) und sich beispielsweise auch in der tansanischen Mara-Region unter Motorrad-Taxi-Fahrern etabliert hat (Mabula 2014). Außerdem sind Fahrer manchmal in größeren Vereinigungen und Gewerkschaften zusammengeschlossen, über welche sie ihre Interessen gegenüber Behörden und Regierungen vertreten können. Wie Beispiele aus Tansania, Angola und Uganda zeigen, kann über diese Zusammenschlüsse eine stärkere Verhandlungsbasis gegenüber Politik und Behörden geschaffen werden (Bishop & Amos 2015; Lopes 2010; Raynor 2014) – auch wenn ausgehend von der vorhandenen Literatur keine konkreten Aussagen darüber getroffen werden

können, inwieweit diese Organisationen tatsächlich die Interessen ihrer Mitglieder durchsetzen können. Einblicke gibt aber z. B. Raynor (2014) in seiner Studie zu einer großen Fahrervereinigung in Kampala: Diese unterstützt ihre Mitglieder beispielsweise dann, wenn sie in einen Unfall verwickelt waren oder wenn die Polizei ihre Fahrzeuge beschlagnahmt hat.

Die Dienstleistung der Motorrad-Taxis wird einerseits als nützlich erachtet und daher teilweise von den (Lokal-)Behörden anerkannt und durch zahlreiche Kunden frequentiert. Andererseits werden Motorrad-Taxis "... demonised by the general public and the local authorities because of several reasons: their competition with other operators, their power as a pressure group acting on the authorities, other operators and the rest of the population, their aggressive behaviour and driving and the negative externalities (accidents, air pollution, security) they generate" (Diaz Olvera et al. 2010, 5). Motorrad-Taxi-Verbote, welche in einigen Kontexten als staatliche Reaktion auf negative Effekte der Dienstleistung ausgesprochen wurden (Diaz Olvera et al. 2016, 166; Ezeibe et al. 2017), können allerdings negative Konsequenzen mit sich bringen. Denn diese verkennen sowohl die sozioökonomische Bedeutung der Dienstleistung für die Anbieterseite als auch deren Beitrag zur Sicherstellung von Mobilitätsbedarfen der Nutzer (Oteng-Ababio & Agyemang 2012, 2015).

In einigen Fällen haben öffentliche Behörden aktiv die Verbreitung von Motorrad-Taxis befördert, um Arbeitsplätze zu schaffen. Dazu wurden Kredite oder Fahrzeuge als Teilmaßnahme von Armutsbekämpfungsprogrammen bereitgestellt (Nwaogbe et al. 2012). Die Unterstützung der Motorrad-Taxi-Anbieter kann auch aus wahltaktischen Gründen erfolgen, wie z. B. in Uganda, wo die nationale Regierung die Branche aktiv unterstützt. In Kampala verhinderte der damit verbundene Klientelismus zwischenzeitlich Maßnahmen der von der Oppositionspartei geführten Lokalverwaltung zur effektiveren Regulierung der Motorrad-Taxis, da diese als nachteilig für die Branche erachtet wurden (Goodfellow & Titeca 2012; Goodfellow 2015; Raynor 2014, 42ff.). In Kigali sind Motorrad-Taxis stark reguliert und diese Regularien werden strikt durchgesetzt. Doch auch hier dient diese gegenteilige Herangehensweise nicht zuletzt politischen Zwecken, denn die Kontrolle der Branche ist ein wichtiger Aspekt der umfangreichen Sicherheitsstrategie der nationalen Regierung, mit der – vor dem Hintergrund des Genozids im Jahr 1994 und den nachfolgenden politischen Entwicklungen – die politische Kontrolle der Hauptstadt aufrechterhalten werden soll (Goodfellow 2015).

In einigen (städtischen) Kontexten, in denen Motorrad-Taxis öffentlich anerkannt wurden, wird die Dienstleistung allerdings zumeist nicht als permanente Mobilitätsform betrachtet, sondern vielmehr als Zwischenlösung, die mittel- oder langfristig durch Massenverkehrsmittel ersetzt werden soll, wie beispielsweise in Kampala (Raynor 2014) oder auch in Calabar (Mahlstein 2009, 65f.). Darüber hinaus lässt sich auf Grundlage der hier zitierten Literatur festhalten, dass für SSA kein einziger Fall benannt werden kann, in dem Motorrad-Taxis langfristig als öffentliches Verkehrsmittel vorgesehen und dementsprechend Bestandteil der öffentlichen Verkehrsplanung sind.

2.3.6 Formen der Regulierung

Eine staatliche Regulierung der Motorrad-Taxi wurde bislang beispielsweise in Togo, in Tansania und im nigerianischen Bundestaat Cross River State umgesetzt (s. unten). Im Gegensatz dazu wurden die Motorrad-Taxis in Ghana offiziell verboten – die Dienstleistung ist aber beispielsweise dennoch ein fester Bestandteil des Verkehrssystems von Accra (Oteng-Ababio & Agyemang 2012, 2015). Eine der wenigen detaillierten Analysen zur Regulierung von Motorrad-Taxis wurde am Beispiel von Calabar in Nigeria vorgenommen (Mahlstein 2009). Die Autorin beschreibt darin den Übergang von einer v. a. auf Selbstorganisation basierenden Regulierung der Branche hin zu einer stärkeren staatlichen Regulierung. Ausgangspunkt für die Anerkennung der Motorrad-Taxis war die Gründung einer Regulierungsbehörde, die mit der Registrierung aller Motorrad-Taxis beauftragt worden war. Die getroffenen Maßnahmen beinhalteten die Ausstellung von Lizenzen, die von den Fahrern alle 12 Monate verlängert werden mussten, darüber hinaus die Ausgabe von Schutzhelmen und reflektierenden Westen, sowie die einheitliche Lackierung aller Motorräder (Mahlstein 2009, 57ff.). Ähnliche Vorgaben gelten bereits seit 1996 in Togo, wo Anbieter von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen u. a. eine kommerzielle Lizenz, ein Zertifikat über die Fahrzeugregistrierung und eine Fahrzeugversicherung vorweisen müssen. Außerdem ist dort das Tragen eines Schutzhelmes obligatorisch. Darüber hinaus werden die Fahrzeuge einheitlich lackiert und sie bekommen ein spezielles Nummernschild (Diaz Olvera et al. 2016, 166).

In Calabar wurde mit der Formalisierung die Absicht verfolgt, nicht-registrierte Anbieter sichtbar zu machen, potenzielle Fahrgäste dadurch von einer Nutzung dieser Anbieter abzubringen und Letztere damit vom Markt zu verdrängen. Um das Einhalten der neuen Regularien sicherzustellen, wurde zudem ein Punktesystem eingeführt, das Geldbußen für verschiedene Delikte vorsah. Darüber hinaus wurden im Zuge der Formalisierung die zuvor existierenden Fahrervereinigungen aufgelöst, deren Aufgabe es gewesen war, über Beitragserhebungen unter den Mitgliedern Steuereinnahmen für die Lokalverwaltung zu generieren. Hintergrund der Auflösung waren Vorwürfe der willkürlichen Behandlung und der Erpressung von Fahrern (Mahlstein 2009, 57ff.).

In anderen Fällen ist dagegen die Gründung von Fahrerorganisationen ein zentraler Aspekt der Regulierung der Motorrad-Taxis, wie z. B. in Angola (Lopes 2010). Auch in Tansania ist die Mitgliedschaft in einer Fahrervereinigung inzwischen obligatorisch (Barber & Rettie 2015; Bishop & Amos 2015; Heinrichs et al. 2018). Wie ursprünglich auch in Calabar können Fahrervereinigungen den Lokalverwaltungen dazu dienen, Steuereinnahmen zu erzielen und den Fahrern als Gegenleistung das Recht zu gewähren, ihre Dienstleistung anzubieten und ihr Fahrzeug an ausgewiesenen Taxiständen zu parken. Wie sich im Fall von Calabar allerdings zeigte und wie es von Howe auch in Kampala beobachtet wurde, kann dies zu Korruption führen, denn “fee collection is a ‘cash’ business, and the sums of money involved can be large ... control of the main urban associations has become strongly contested and politicised”

(2003, 164). Neben diesem Problem der effektiven Regulierung stellt vor allem auch die Missachtung von Verkehrsregeln und anderen Regularien durch die Anbieter von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen eine wesentliche Herausforderung dar (Kumar 2011, 16; Oteng-Ababio & Agyemang 2012, 154). Zumeist resultiert dieser Sachverhalt aus der Tatsache, dass Fahrer weder über einen Führerschein verfügen noch an einem Fahrtraining teilgenommen haben und daher auch nicht mit den Regularien vertraut sind, wie z. B. in einer empirischen Studie in Kitale in Kenia gezeigt werden konnte (Nasong'o 2015). In Calabar wurden die Fahrer in diesem Zusammenhang durch öffentliche Informationskampagnen für die Einhaltung der Regularien sensibilisiert (Mahlstein 2009, 60).

In Kontexten, in denen Motorrad-Taxi-Fahrer ihre Dienstleistung trotz fehlender staatlicher Regulierung anbieten, findet de facto eine Selbstintegration statt, die in Anbetracht ihres Beitrags zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Befriedigung von Mobilitätsbedarfen in gewissem Umfang oftmals von den Behörden geduldet wird. In einigen Fällen geschieht diese Selbstintegration trotz staatlichen Verbots, wie z. B. in Ghana (Oteng-Ababio & Agyemang 2015) und in vielen urbanen Kontexten in Nigeria (Ezeibe et al. 2017). In Südafrika ist die Nutzung von Autorikschas zwar durch den *National Land Transport Act of 2009* legalisiert worden. In diesem Kontext ist jedoch "the lack of corresponding municipal by-laws ... a barrier for entry into the market" (Mbara 2016, 6). Dennoch bieten in Johannesburg einige motorisierte Dreiräder Taxi-Dienstleistungen an und operieren damit in einer rechtlichen Grauzone.

Doch auch bei fehlender formeller Anerkennung können Motorrad-Taxi-Dienstleistungen nicht als ‚unreguliert‘ gelten. Denn eine interne Organisation der Branche findet oft über die Kooperation von Fahrern in lokalen Vereinigungen und/oder Gewerkschaften statt. Diese Organisationen unterstützen und kontrollieren das Angebot, indem sie z. B. soziale Sicherungsmechanismen bereitstellen und Disziplin in Hinblick auf die Einhaltung bestimmter sozialer Regeln von ihren Mitgliedern einfordern. Sie spielen auch eine Rolle bei der Bewältigung von Konflikten und haben auch einen Einfluss auf den Marktzugang von Fahrern (vgl. Ezeibe et al. 2017; Kumar 2011, 17; Raynor 2014). Selbstregulierung in der Motorrad-Taxi-Branche kann auf nicht-kodifizierten sozialen Regeln oder aber auf formellen Elementen, wie beispielsweise interne Satzungen, basieren. In Abhängigkeit von Organisationsgrad und funktionaler Differenzierung können diese Regeln u. a. das Verhalten von Fahrern innerhalb einer Fahrergruppe, den Umgang mit Kunden, Mitgliederbeiträge und deren Verwendung sowie weitere Aspekte der internen Organisation festlegen. Insofern existent, können die internen Regeln auch Aspekte formeller Regulierung aufgreifen und beispielsweise die Beachtung von Verkehrsregeln durch die Gruppenmitglieder, das Tragen eines Schutzhelms und das Vorhandensein eines Führerscheins einfordern. Diese Formen der Selbstregulierung finden sich u. a. in Tansania (Ehebrecht & Lenz 2018; Heinrichs et al. 2018), in Nigeria (Mahlstein 2009) und in Uganda (Howe 2003). In Kampala gelang es einer gewerkschaftlichen Vereinigung von Fahrern, für ihre Mitglieder Seminare zur Verkehrssicherheit zu organisieren, um das Fahrverhalten und das Bewusstsein

für vorhandene Regularien zu verbessern. Auf diese Weise konnten die beschränkten Möglichkeiten der Behörden, ihrerseits Fahrertrainings und Seminare anzubieten, in gewisser Weise kompensiert werden (Raynor 2014, 39f.). Ähnliche Bemühungen leistete eine größere Vereinigung von Fahrern in Freetown in Sierra Leone. Deren Mitglieder haben die Möglichkeit, individuelle Unterstützung und Weiterbildungsmöglichkeiten in Form von Trainingseinheiten zu erhalten, in denen Konfliktlösungskompetenzen, Gesundheitsthemen, Aspekte der Straßenverkehrssicherheit und Managementfähigkeiten vermittelt werden (Ismail 2016, 48).

Sowohl staatliche Kontrollmechanismen als auch Formen der Selbstregulierung spielen eine wichtige Rolle in der Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung. Dieses Verhältnis von formeller und informeller Regulierung ist ein Kernaspekt der vorliegenden Arbeit und wird für den Fall Dar es Salaam in Kapitel 4 detailliert untersucht. Im Folgenden werden auf Grundlage des dargestellten Forschungsstands zunächst bestehende Forschungslücken identifiziert und offene Fragen formuliert, an deren Beantwortung sich die vorliegende Arbeit beteiligt.

2.4 Forschungslücken und Herleitung der Fragestellung

Der Stand der Forschung hat gezeigt, dass sich die zunehmende Ausbreitung der Motorrad-Taxis in SSA und damit ihr stetig wachsender Bedeutungsgewinn auch in der Zunahme empirischer Studien widerspiegeln. Diese Forschungsarbeiten liefern wichtige Einblicke in politische, ökonomische und soziale Hintergründe des Entstehens und Wachsens der Dienstleistung und stellen außerdem Daten und Analysen zu verschiedenen thematischen Teilaspekten bereit, welche zu einem besseren Verständnis der ‚Motorrad-Taxi-Revolution‘ in SSA beitragen. Damit lassen sich fundierte Einschätzungen zu den oben grob kategorisierten sechs Themenbereichen geben. Aufbauend auf den Studien lassen sich zugleich einige Forschungslücken identifizieren und damit weiterführende Fragen formulieren (vgl. Ehebrecht et al. 2018, 253f.).

Offene Fragen zur Motorrad-Taxi-Dienstleistung und zum Nexus von Informalität, Stadt- und Verkehrsentwicklung in Subsahara-Afrika

In Hinblick auf die Angebotsseite verweisen einige Studien auf ein mangelndes Verständnis der zugrunde liegenden Geschäftsmodelle der Dienstleistung, der (Arbeits-)Bedingungen und der praktischen Angebotsausübung. Insbesondere das Zustandekommen und die Gestaltung von Verträgen zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern (Blimpo 2014), die Motive und Wahrnehmung der Anbieter (Al-Hasan et al. 2015) und detaillierte Studien zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zu den Implikationen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung für die Armutsreduzierung sind, von wenigen Ausnahmen abgesehen, bislang in der Forschung unterrepräsentiert. Mit Blick auf die Marktintegration der Motorrad-Taxis bestehen zudem offene Fragen zur Wahl des Dienstleistungsgebiets, der Art und Weise der

Angebotsimplementierung sowie zu den Hintergründen der lokalen Etablierung bestimmter Fahrzeugtypen (z. B. Zwei- oder Dreiräder).

Auf der Nachfrageseite sind vor allem Aspekte der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkommensmöglichkeiten und sozialen Dienstleistungen von großer Bedeutung. In diesem Zusammenhang stellen sich Fragen nach dem konkreten Lösungsbeitrag der Motorrad-Taxis und nach den Funktionen, die sie im jeweiligen lokalen Kontext erfüllen. Bislang liegen in dieser Hinsicht insgesamt nur wenige explorative Einblicke vor – sowohl im ländlichen Raum als auch mit Blick auf die städtische Mobilitätsnachfrage (z. B. Porter 2011; Porter et al. 2013). Außerdem liegen grundsätzlich relativ wenige Informationen darüber vor, welche Rolle die Motorrad-Taxis für verschiedene Nutzergruppen spielen, welche spezifischen Anforderungen sie dahingehend erfüllen und auch welche planungspraktischen Schlüsse daraus gezogen werden könnten. Auch detailliertere und vergleichende Analysen von Dienstleistungsmerkmalen, wie z. B. Preisstrukturen, Distanzen und Gebietsabdeckungen sowie intermodaler Integration mit anderen Verkehrsmitteln wären hilfreich, um die Funktionen der Motorrad-Taxis und ihren Beitrag zur Sicherstellung von Erreichbarkeiten besser nachvollziehen zu können.

In Anbetracht negativer Effekte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung (v. a. Straßenverkehrssicherheit, Emissionen und gesundheitliche Auswirkungen) liegen bislang nur wenige angewandte Studien vor, die Lösungsansätze für eine Reduktion negativer Effekte erarbeiten. Dies gilt insbesondere für gesundheitliche Gefahren (Abgase, körperliche Belastungen) und deren Folgewirkungen, welchen die Anbieter der Dienstleistung über kurz oder lang ausgesetzt sind. Mit Blick auf Probleme der Verkehrssicherheit sind in den vergangenen Jahren zwar vereinzelt Initiativen und Trainingsprogramme für Motorrad-Taxi-Fahrer entstanden, die das Ziel verfolgen, die hohen Unfall- und Unfallopferzahlen zu reduzieren (z. B. in Tansania). In dieser Hinsicht sind jedoch noch weitere anwendungsbezogene Studien nötig, die u. a. herausarbeiten, welche konkreten Verantwortlichkeiten insbesondere die Vereinigungen von Dienstleistungsanbietern hierbei übernehmen könnten. Darüber hinaus stellen sich Fragen nach den Möglichkeiten einer effektiveren Implementierung und Gestaltung von Trainingsprogrammen sowie damit verbunden der Schaffung und Zugänglichkeit von Trainingszentren und Fahrschulen (Barber & Rettie 2015; Bishop & Amos 2015). Des Weiteren ist eine konkrete Bewertung von Umweltauswirkungen der Motorrad-Taxis bislang nur schwer möglich, da es kaum Daten gibt, die detailliert für einzelne Städte in SSA einen Aufschluss über kumulierte Schadstoffausstöße und Kohlendioxid-Emissionen geben (Adiang et al. 2017). Im Kontext der Diskussion um nachhaltige Mobilität wäre ein besseres Verständnis der konkreten Auswirkungen jedoch von großem Wert.

Ein weiteres, in Bezug auf die Motorrad-Taxis bislang nicht untersuchtes Thema, ist die zunehmende Digitalisierung auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen in SSA. Diese äußert sich derzeit vor allem in der Verbreitung von Smartphone-basierten Mobilitäts-Applikationen (s. Kap. 2.1). Diese tragen zu einer Transformation der konventionellen Taxi-Dienstleistungen

sowie damit auch des Angebots der Motorrad-Taxis bei. Hieraus resultiert die Frage, welche positiven oder negativen Effekte dies für die Nutzer, Anbieter und die Organisation der Dienstleistung hat. Im Kontext des technologischen Wandels im Bereich der Mobilität ergibt sich zudem die Frage, ob und inwieweit Elektromobilität, wie sie vereinzelt bereits in Kenia, Ruanda und Uganda erprobt wird, eine Alternative zu den motorisierten Motorrad-Taxi-Angeboten darstellen kann. Inwieweit diese technologischen Veränderungen im Sinne nachhaltiger urbaner Mobilität sinnvoll sind und welche sozialen, ökonomischen und politischen Konsequenzen ihr Einsatz für die bisherige Ausgestaltung des Angebots hätte, sind ebenfalls offene Fragen.

All diese angeführten Themen und Aspekte sind letztendlich auch stark von der Organisation und Regulierung der Motorrad-Taxis im jeweiligen lokalen Kontext abhängig. Detaillierte Governance-Analysen, welche die Austauschprozesse der jeweils relevanten Stakeholder herausarbeiten, liegen für die Motorrad-Taxi-Dienstleistung in SSA bislang allerdings nur ansatzweise vor (vgl. Kap. 2.3.5 u. Kap. 2.3.6). Analysen, die u. a. vorhandene soziale Beziehungen, Machtrelationen und gegebene Steuerungsmechanismen herausarbeiten, wären von Bedeutung, um die gegenwärtige und potenzielle Rolle der Motorrad-Taxis in den jeweiligen lokalen Verkehrssystemen verstehen zu können. Hier ginge es u. a. um die Frage, in welcher Weise die Dienstleistung Zubringer- oder Verteilerfunktionen im Kontext der Transformation lokaler Verkehrssysteme übernehmen könnte oder dies bereits leistet (vgl. Diaz Olvera et al. 2016, 173). Eine anwendungsorientierte Forschung könnte in dieser Hinsicht untersuchen, welche Voraussetzungen für eine solche Integration in das jeweilige Verkehrssystem gegeben sein müssten und somit die Verkehrspolitik und -planung informieren. Notwendig wäre dafür wiederum ein Verständnis der Institutionen und Akteure, die für die Organisation und Regulierung der Branche verantwortlich sind sowie ein Identifizieren der (konträren) Interessen der lokalen Stakeholder, die von politischen und strategischen Eingriffen in die Branche betroffen wären (vgl. Kumar 2011, 22).

Schließlich wäre für ein besseres Verständnis der städtischen Verkehrsentwicklung in SSA von Bedeutung, die Verbindungen von lokalen Entwicklungsdynamiken sowie politischen, ökonomischen, sozialen und anderen Faktoren und dem Aufkommen der Motorrad-Taxis herauszuarbeiten, wie dies ansatzweise in einigen exemplarischen Studien geschieht (z. B. Diaz Olvera et al. 2010, 2012; Howe 2003). Hilfreich wäre in dieser Hinsicht auch ein Gegenüberstellen der Gemeinsamkeiten und Unterschiede, welche die Ausgestaltung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in den verschiedenen lokalen Kontexten prägen, um so neben den aktuellen Herausforderungen auch Veränderungspotenziale zu identifizieren und vergleichen zu können. Auf dieser Grundlage könnten im Sinne eines Süd-Süd-Wissenstransfers Anknüpfungspunkte für verkehrsstrategische und -planerische Maßnahmen erarbeitet werden. Eine komparative Fallstudien-basierte Forschung könnte über das wissenschaftliche Erkenntnisinteresse hinaus in dieser Hinsicht also auch einen entsprechenden Praxistransfer leisten.

Ein besseres Verständnis der städtischen Verkehrsentwicklung in SSA im Allgemeinen und mit Blick auf die Motorrad-Taxis im Besonderen setzt schließlich voraus, den Einfluss struktureller Kontextbedingungen nachzuvollziehen, zu denen vor allem auch die städtische Informalität (in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen) zählt. In diesem Zusammenhang lässt sich auf ein weiteres Desiderat verweisen:

“A growing literature in Africa and elsewhere is calling for a more critical analysis of informal forms of social organization and public authority, emphasizing the need to explore the actual practices embedded in informal institutions as well as the linkages between the informal and formal realm, rather than resorting to culturalist stereotypes and rational choice reconstructions of values and motives” (Meagher 2007, 407).

Eine in diesem Sinne angelegte wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Verhältnis von Informalität und urbaner Mobilität ist jedoch im Kontext von SSA bisher nur vereinzelt geleistet worden (z. B. Khayesi et al. 2015; Rizzo 2002, 2011, 2017). Dies gilt sowohl für empirische Betrachtungen (Welche Rolle spielt Informalität im jeweiligen Kontext der Regulierung?) als auch für eine theoretische Auseinandersetzung (Wie lässt sich Informalität im Kontext urbaner Mobilität in SSA verstehen?). Die Untersuchung dieser Themen und Fragen knüpft unmittelbar an aktuelle wissenschaftliche Auseinandersetzungen zum Begriff der Informalität sowie an aktuelle stadttheoretische Diskurse an, die sich mit der Forschung in SSA bzw. im Globalen Süden auseinandersetzen. Diese haben auch für die vorliegende Arbeit einen zentralen Stellenwert und werden an späterer Stelle näher thematisiert (s. Kap. 3.1 u. Kap. 3.2). Auf Grundlage der zuvor identifizierten offenen Fragen werden im Folgenden zunächst die forschungsleitenden Fragestellungen der vorliegenden Arbeit vorgestellt.

Forschungsleitende Fragestellungen

Vor dem Hintergrund des Forschungsstandes und der identifizierten offenen Fragen ist es das erste Ziel der vorliegenden Arbeit, das Entstehen sowie die Organisation und Steuerung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung anhand des lokalen Fallbeispiels Dar es Salaam zu verstehen. Dabei soll die Einbettung dieses Mobilitätsangebots in den Kontext der lokalspezifischen Stadt- und Verkehrsentwicklung erklärt werden. Die Arbeit nimmt dazu eine Akteurs- und Governance-Analyse vor und betrachtet die Interessenaushandlungen und sozialen Praktiken im Feld der Motorrad-Taxis. Auf diese Weise soll ein Beitrag zu einem besseren Verständnis der spezifischen Rolle von Motorrad-Taxis im Markt der Mobilitätsdienstleistungen geleistet werden. Damit verbunden ist außerdem ein Beitrag zur wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit den Bedingungen des städtischen ÖPNV in Subsahara-Afrika im Allgemeinen:

Fragestellung 1: Was sind die Ausgangsbedingungen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam und wie gelingt ihre Integration in den lokalspezifischen Markt der Mobilitätsdienstleistungen?

Ein zweites Ziel der Arbeit ist die Auseinandersetzung mit den Regeln bzw. Institutionen, welche dem betrachteten gesellschaftlichen Bereich zugrunde liegen und das Handeln der beteiligten Akteure ermöglichen oder einschränken. Im Rahmen der vorgenommenen Governance-Analyse sollen dementsprechend die Zusammenhänge von formell/kodifizierten, d. h. vor allem staatlich geregelten, und informell/nicht-kodifizierten, d. h. auf sozialen Werten, Normen und Deutungsrahmen basierenden Aushandlungsmechanismen des Motorrad-Taxi-Sektors verstanden werden. Auf dieser Grundlage soll sowohl ein empirischer Beitrag zu einem besseren Verständnis des Zusammenhangs von Informalität und urbaner Mobilität in SSA geleistet werden als auch ein Beitrag zum theoretisch-konzeptionellen Diskurs um die Bedeutung und die Schwierigkeit des Begriffs der Informalität selbst:

Fragestellung 2: Welche Aussagen lassen sich aufbauend auf den empirischen Einblicken zum Verhältnis von informellen und formellen Regulierungsformen im lokalspezifischen Markt der Mobilitätsdienstleistungen treffen? Welche Schlüsse lassen sich daraus in Hinblick auf den Diskurs um Informalität und Mobilität in Subsahara-Afrika ziehen?

Ein drittes Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, aufbauend auf den gewonnenen empirischen Einblicken und anknüpfend an den gegenwärtigen stadttheoretischen Diskurs des Southern Urbanism (s. Kap. 3.1) sowie an eine Auseinandersetzung mit den soziologischen Praxistheorien (s. Kap. 3.3) auszuloten, in welchem Verhältnis soziale Strukturen und die Handlungsfähigkeit der Akteure des Motorrad-Taxi-Feldes stehen. Dabei soll nachvollzogen werden, welche Mechanismen zur Reproduktion sozialer Strukturen bzw. Praktiken beitragen und inwieweit Möglichkeiten des sozialen Wandels bestehen. Am Beispiel der Motorrad-Taxis und der städtischen Verkehrsentwicklung möchte die Arbeit damit einen Beitrag zum aktuellen Diskurs um den Dualismus von (wissenschaftlichen) Problemfokussierungen städtischer (Verkehrs-)Entwicklung einerseits und einer (Über-)Betonung von Möglichkeits- und Innovationsräumen der lokalen Bevölkerung in den Städten des Südens andererseits leisten:

Fragestellung 3: Was lässt sich auf der empirischen Grundlage über das Verhältnis von Struktur und Handlung im lokalspezifischen Markt der Mobilitätsdienstleistungen aussagen? Wie lassen sich diese Einblicke vor dem Hintergrund gegenwärtiger stadttheoretischer Diskurse im Globalen Süden einordnen?

3. Theoretische Perspektiven und konzeptioneller Rahmen

Das folgende Kapitel stellt die theoretisch-konzeptionellen Perspektiven dar, mit denen ausgehend von den oben formulierten Fragestellungen der Zusammenhang von Informalität, Mobilität und Motorrad-Taxis in Dar es Salaam betrachtet wird. Diese umfassen den Diskurs um den Southern Urbanism (Kapitel 3.1), die Governance-Forschung, den etablierten Diskurs um (städtische) Informalität sowie den Beitrag, den die Institutionentheorie dazu leistet (Kapitel 3.2). Diese Perspektiven werden im darauffolgenden Kapitel 3.3 um sozialtheoretische Perspektiven aus dem Umfeld der soziologischen Praxistheorie ergänzt. Darüber hinaus wird kapitelübergreifend gezeigt, warum eine Kombination der verschiedenen theoretisch-konzeptionellen Perspektiven geeignet ist, ein Verständnis der sozialen Praxis der Marktintegration von Motorrad-Taxis in Dar es Salaam zu generieren. Kapitel 3.4 führt diese verschiedenen Perspektiven in einem konzeptionellen Rahmen zusammen.

3.1 Southern Urbanism

Gegenwärtig werden im wissenschaftlichen Diskurs ‚globaler Urbanismen‘ vor allem drei Ansätze diskutiert, die für sich beanspruchen, die weltweiten Urbanisierungsdynamiken erfassen und ihre Theoretisierung leisten zu können. Diese umfassen das Konzept der *Planetary Urbanization* (Brenner & Schmid 2015) mit seiner Konzentration auf globale kapitalistisch-ökonomische Entwicklungen als Erklärungsdeterminante für städtische Dynamiken (prozessorientiert), die *Global Urban Theory* (Scott & Storper 2015) mit ihrer Fokussierung der Notwendigkeit räumlicher Agglomerationen von ökonomischen Produktions- und Distributionsstrukturen (an Standorten orientiert), und schließlich der auf postkolonialer Kritik basierende *Southern Urbanism* (vgl. Haferburg & Rothfuß 2019; Haferburg & Rothfuß (ohne Jahr)). Während die erstgenannten Ansätze an dieser Stelle nicht näher diskutiert werden können, wird der für die vorliegende Arbeit wichtige Southern Urbanism (Schindler 2017) – alternativ auch: *Southern Theory* (Devlin 2018) oder *Theory from the South* (Comaroff & Comaroff 2011) – nachfolgend betrachtet.

Kritik am etablierten Verhältnis von Theorie und Empirie

Ausgangspunkt der aktuellen Debatte um einen Southern Urbanism ist die Beobachtung, dass Theorien des Städtischen bislang vor allem durch Ansätze geprägt sind, die im wissenschaftlichen Kontext und anhand von Städten des Globalen Nordens entwickelt worden sind. Diese theoretisch-konzeptionellen Ansätze sind lange Zeit unkritisch auf die städtischen Kontexte des Globalen Südens übertragen worden. Letztere dienten und dienen dabei allenfalls als empirische Beispielfälle, ohne dass ihnen selbst ein Mehrwert für die Theorieproduktion zugeschrieben worden wäre oder wird. Dieser ‚Theorie-Imperialismus‘ galt und gilt sowohl für planerische Ansätze und den *Economic Developmentalism* hinsichtlich ‚weniger entwickelter‘

Länder wie auch für diverse Versuche, städtische Kontexte und Entwicklungsdynamiken zu erklären (vgl. Haferburg & Rothfuß 2019; Michel 2009; Parnell & Robinson 2013; Robinson 2002; Roy 2011; Watson 2009). Zu diesen theoretischen Ansätzen zählen beispielsweise die Modernisierungstheorien (z. B. Jenkins et al. 2007), welche die nachholende Entwicklung der Städte des Südens normativ beschreiben, Regionaltypen der Stadtentwicklung, wie z. B. die islamisch-orientalische Stadt (z. B. Wirth 1975), und das Konzept der Megacity (z. B. Bronger 2004; Kraas et al. 2014), welches die schnell wachsenden Städte des Südens und damit verbundene Verstädterungsprozesse oft ausschließlich unter Berücksichtigung der Bedingungen des Mangels und der Krisenhaftigkeit beschreibt (s. Kritik von Michel 2009; Roy 2011). Auch etablierte (im Norden entwickelte) Planungstheorien werden als problematisch erachtet. Denn die an Flächennutzungsplanung, Masterplänen und Modernisierung orientierten Ansätze sind oft inadäquat für die jeweiligen lokalen Bedingungen. Dennoch dominieren sie nach wie vor die Stadtentwicklung und -planung im Süden (Watson 2009).

Das Missverhältnis von Theorieproduktion und empirischer Anwendung lässt sich am aktuellen Beispiel von Studien aufzeigen, welche die (globale) Neoliberalisierung des Städtischen kritisieren. Die theoretische Grundlage dieser Studien bilden vielfach die Arbeiten David Harveys (z. B. 1989, 2003), der seine empirischen Einblicke ausschließlich im Globalen Norden (v. a. am Beispiel der US-Metropole Baltimore) gewonnen und daraus seine urbane politische Ökonomie erarbeitet hat. Diese wird nun oftmals herangezogen, um kapitalistische Verwertungsprozesse in städtischen Kontexten des Südens zu verstehen (s. Kritik von Myers 2011). Die im Diskurs des Southern Urbanism aufkeimende Kritik dieser Kritik bestreitet nun nicht den Einfluss des Neoliberalismus als ideologisches Leitbild, welches ganz unterschiedliche und lokal differenzierte ökonomische, soziale, institutionelle und räumliche Konsequenzen hat und vor allem im Rahmen der Strukturanpassungsprogramme der 1980er und 1990er Jahre in zahlreichen Ländern des Südens nach sich gezogen hat. Allerdings wird zunehmend hinterfragt, inwieweit eine Kritik des Neoliberalismus für sich genommen die komplexen städtischen Kontexte des Globalen Südens erklären kann, in denen der Neoliberalismus auf andere strukturelle Bedingungen trifft als im Globalen Norden, wie z. B. ein hohes Ausmaß an Armut und Informalität sowie schwache staatliche Mechanismen der sozialen Absicherung (Anjaria & McFarlane 2013; Parnell & Robinson 2013; Watson 2009). Die einseitige Kritik des Neoliberalismus und dessen Positionierung als zentrale Erklärungsdeterminante städtischer Entwicklungsprozesse würde seine Wirkmächtigkeit oftmals überzeichnen, denn in vielen Bereichen des städtischen Lebens und der Alltagsorganisation sei der Einfluss des Neoliberalismus schließlich gering oder überhaupt nicht gegeben. Zudem würden dadurch viele lokalspezifische Zusammenhänge übersehen. Die Kritik des Neoliberalismus müsse daher mindestens durch eine stärkere Berücksichtigung der spezifischen Eigenlogiken der Städte des Südens ergänzt werden, welche durch die Forschung sichtbar gemacht werden müssten (u. a. McFarlane 2012; Parnell & Robinson 2013; Watson 2009).

Fünf Kernthesen

Der Southern Urbanism beabsichtigt, das oben beschriebene Missverhältnis von Theorieproduktion und empirischer Übertragung aufzulösen. Zur näheren Beschreibung des Southern Urbanism werden an dieser Stelle fünf Thesen vorgeschlagen, welche dessen Forderungen und damit den Kern dieser relativ jungen – und nicht als einheitlich zu verstehenden – theoretischen Strömung zusammenfassen:

Erstens trägt der Southern Urbanism zur Überwindung des ‚Theorie-Imperialismus‘ bei. Ausgehend von der Zurückweisung einer a priori festgelegten theoretischen Ausrichtung, welche die gängigen Konzepte der Stadtentwicklung (inklusive der städtischen Verkehrsentwicklung) aus dem Globalen Norden auf den Globalen Süden schlicht überträgt und als Erklärungsmuster bzw. planerische Leitbilder heranzieht, wird mit dem Southern Urbanism das Ziel verfolgt, die städtische Theoriebildung dorthin zu verlagern, wo städtisches Wachstum gegenwärtig und zukünftig stattfindet, nämlich in die Städte des Globalen Südens. Städtische Theorie soll demnach also stärker auf Grundlage empirischer Studien in den Städten des Südens und am Beispiel der Städte des Südens entwickelt werden (vgl. McFarlane 2012; McFarlane & Silver 2017; Parnell & Pieterse 2016; Parnell & Robinson 2013).

Zweitens fordert der Southern Urbanism ein, die lokalspezifischen Ausprägungen der Städte des Südens als für die städtische Theorieentwicklung und für die städtische Planungspraxis zentral zu erachten. Die geforderte empirische wie theoretische Arbeit zu den vielfältigen Aspekten und Themen der Stadtentwicklung schließt die Bezugnahme zu ‚gängigen‘ theoretischen Konzepten aus dem Globalen Norden zwar nicht aus, weist jedoch ihre – aus der Annahme eines absoluten Erklärungspotenzials resultierende – Dominanz entschieden zurück (vgl. Parnell & Pieterse 2016; Parnell & Robinson 2013; Watson 2009). Konzepte wie dasjenige des Neoliberalismus (als Erklärungsansatz) müssten ‚provinzialisiert‘ – also den jeweiligen lokalspezifischen Kontexten angepasst – werden “in order to create intellectual space for alternative ideas” (Parnell & Robinson 2013, 593). Mögliche Alternativen, welche die lokalen Kontexte besser berücksichtigten, böten den Autorinnen zufolge beispielsweise das universell angelegte Konzept des *Right to the City*, das ebenfalls soziale Ungleichheiten thematisiert oder die Debatte um die adäquate Form städtischer Regierungsführung. Denn die Autorinnen gehen davon aus, dass neben dem Neoliberalismus zahlreiche andere Prozesse die Städte des Südens gestalten und diese Prozesse gilt es herauszuarbeiten und zu theoretisieren (Parnell & Robinson 2013, 594f.):

“Southern (re)framing can contribute to a post-neoliberal theorization of urban processes by illuminating the multiple drivers of urban change, from the developmental or activist state to the role of traditional elites and the persistence of extra-capitalist power bases as well as the political and accumulation strategies of capital, states, and other institutions” (Parnell & Robinson 2013, 597).

Diese Forderungen werden in dem Trend deutlich, dass zahlreiche Arbeiten inzwischen stärker die ‚Themen des Südens‘ fokussieren, wie z. B. städtische Sicherheitsdiskurse und Armuts politik (Parnell & Robinson 2013, 595). Auch in planerischer Perspektive stellt die Berücksichtigung lokalspezifischer Ausprägungen eine zentrale Forderung des Southern Urbanism dar. Denn weil ein wesentliches Merkmal der Städte des Südens die Informalität sei, müsse ein neuer, noch zu entwickelnder Planungsansatz die Gegensätze zwischen einem im Globalen Norden entwickelten Ideal rationaler Planung einerseits und den Bedingungen der Informalität andererseits überwinden. Um zu verstehen, welchen Einfluss gegenwärtige Planungsansätze auf lokale Kontexte haben und wie sie an diese angepasst werden können, bedarf es daher tiefgehender, qualitativer Fallstudien zu den Beziehungen zwischen (Lokal-)Staat, (Lokal-)Gesellschaft und den Praktiken des (lokalen) Regierens (Watson 2009).

Drittens geht es dem Southern Urbanism analytisch darum, zwischen diesen lokalen Besonderheiten und ihrer Einbettung in globale Zusammenhänge zu vermitteln. Das übergeordnete Ziel des Southern Urbanism ist es, zur Entwicklung eines globalen Urbanismus bzw. einer “international theorization of cities” beizutragen, die anders als bisher auch diejenigen städtischen und stadtgesellschaftlichen Aspekte stärker berücksichtigt, welche die Mehrheit der Städte weltweit, d. h. die Städte des Südens, betreffen (Parnell & Robinson 2013, 596). Letztendlich geht es dabei aber auch darum, die gängige Unterscheidung zwischen globalem Norden und globalem Süden sowie das Denken in (Stadt-)Kategorien und Dichotomien zu überwinden und stattdessen die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen ‚gewöhnlichen Städten‘ (*Ordinary Cities*) herauszuarbeiten (Amin & Graham 1997; Robinson 2002). Dieses Vorhaben kommt beispielsweise in Jennifer Robinsons *Comparative Urbanism* zum Ausdruck (Robinson 2016). Grundsätzlich ist dabei theoretisch wie empirisch zu berücksichtigen, dass zwar global betrachtet alle Städte bei je unterschiedlicher Intensität den Prozessen der (ökonomischen) Globalisierung sowie anderen Herausforderungen (z. B. soziale Ungleichheit, Migration, demographische Veränderungen, Klimawandel) gegenüberstehen. Zugleich treffen diese Prozesse aber auf lokal unterschiedliche Bedingungen, Machtstrukturen und Alltagspraktiken und werden dementsprechend auch unterschiedlich ausgehandelt (vgl. dazu Haferburg & Rothfuß (ohne Jahr)). Darüber hinaus werden die genannten Herausforderungen und ihre jeweiligen lokalen Ausprägungen weiterhin auch von strukturellen Unterschieden (s. These 2; Schindler 2017) sowie bestehenden (ökonomischen, finanziellen oder auch politischen) Abhängigkeiten zwischen Globalem Norden und Globalem Süden und damit verbundenen Machtverhältnissen überlagert (vgl. dazu Haferburg & Rothfuß 2019 (ohne Jahr)). Dieses liefert gewissermaßen Argumente für eine Aufrechterhaltung der heuristischen Unterscheidung von Nord und Süd in Hinblick auf städtische Theorieentwicklung. Wie Haferburg und Rothfuß (ohne Jahr) ergänzend argumentieren, ist diese Differenz aber nicht (nur) als regionale Unterscheidung zu verstehen, sondern vielmehr politisch. Denn Konfliktdimensionen, wie beispielsweise soziale Ungleichheiten, treten nicht nur zwischen Nord und Süd auf, sondern genauso innerhalb der Städte des Südens sowie auch des Nordens.

Viertens propagiert der Southern Urbanism in empirischer Hinsicht nicht nur eine Ausweitung von (vergleichenden) Fallstudien, sondern vor allem auch eine detaillierte Grundlagenforschung (Anjaria & McFarlane 2013; Watson 2009) bei methodisch vor allem qualitativ (aber auch quantitativ) ausgerichteter Herangehensweise. Dies ist auch aus dem Grund wichtig, dass die Datenverfügbarkeit – z. B. hinsichtlich des Zugangs zu Versorgungsdienstleistungen – für viele Städte des Südens gering ausfällt (Mitlin & Satterthwaite 2013; Parnell & Pieterse 2014, 11; Parnell & Pieterse 2015), was in vielfacher Hinsicht auch für den Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsforschung gilt (Pirie 2009, 2011). Die Ausweitung empirischer Fallstudien und ein dabei jeweils angepasstes Methodendesign ist somit ein notwendiger Schritt, um die städtische Theorieentwicklung stärker am Beispiel der Städte des Südens ausrichten zu können (Parnell & Pieterse 2015).

Beispiele für diese eingeforderte detaillierte Betrachtungsweise lassen sich in Anjaria & McFarlane (2013) finden. In der Einführung zu ihrem Sammelband *Urban Navigations: Politics, Space and the City in South Asia* heben die Herausgeber die Notwendigkeit des Schaffens von detailliertem Wissen über das Städtische hervor, z. B. im Hinblick auf lokalpolitische Praxis und Empowerment und sie führen dazu den Ansatz des *Navigating the City* ein (2013, 7ff.). Mit dessen Hilfe ließen sich die ökonomischen, politischen und sozialen Aspekte des städtischen Lebens und deren Transformation ihrer Argumentation zufolge erfassen. Dazu müssten die diversen Akteure, ihre vergangenen und gegenwärtigen Praktiken, Projekte, Alltagslogiken, Strategien (der Existenzsicherung), Machtbeziehungen etc., die an der Produktion des Städtischen beteiligt seien, berücksichtigt werden. Das Konzept des *Navigating the City* bezieht sich auf die ‚Koordinaten‘ der Laufbahnen und Richtungen, die Menschen in der Stadt einschlagen – in gegenwärtiger und historischer Hinsicht – und welche den städtischen Raum überhaupt erst produzieren und verändern. Das Navigieren selbst meint demnach die Erfassung dessen “how people make sense of and work their way through diverse urban environments, often in contexts of deep political, economic and social inequality” (Anjaria & McFarlane 2013, 6; vgl. dazu Haferburg & Rothfuß 2019; Watson 2009). Dabei geht es – von praxistheoretischem Denken beeinflusst (s. Kap. 3.2) – auch um eine Berücksichtigung des Materiellen bzw. der materiellen Praktiken, eine “material geography of how things get done in the city” (Anjaria & McFarlane 2013, 7). Methodisch betrachtet beinhaltet dies neben mikrosoziologischen Studien auf individueller, Haushalts- und Siedlungsebene konsequenterweise auch eine Einbettung der so gewonnenen empirischen Einblicke in den jeweiligen städtischen (bzw. überlokalen) Kontext.

Fünftens trägt der Southern Urbanism schließlich zur Überwindung einer bislang dominanten einseitigen Problemperspektive bei, wie sie z. B. bei den Modernisierungstheorien (‚nachholende Entwicklung‘ der Städte des Südens) und dem Konzept der Megacity mit seiner Fokussierung von infrastrukturellen, ökologischen, sozialen und ökonomischen Defiziten zum Ausdruck kommt. Mithilfe der Perspektive des Southern Urbanism sollen die diversen lokalen Formen und Ausprägungen städtischer und stadtgesellschaftlicher Entwicklung – neben den

bestehenden Herausforderungen (!) – als lokal angepasste Lösungen der Alltagsbewältigung nachvollzogen werden, ohne diese jedoch positiv zu überzeichnen (vgl. z. B. Parnell & Pieterse 2015; Parnell & Robinson 2013; Rizzo 2017; Watson 2009).

3.2 Politische Perspektiven der Steuerung

Die folgenden Ausführungen beschäftigen sich mit verschiedenen politischen Perspektiven der Steuerung, die für eine Bearbeitung von Regulierungsfragen in der Stadt- und Verkehrsfor-schung im Globalen Süden (aber auch darüber hinaus) von Bedeutung sind. Kapitel 3.2.1 erläutert zunächst die Notwendigkeit einer Governance-Perspektive zum Verständnis der Ak-teurskonstellationen, Relationen und Steuerungsmechanismen urbaner Mobilität. Kapitel 3.2.2 zeichnet grob die wissenschaftlichen Auseinandersetzungen um den Begriff der Informalität nach und Kapitel 3.2.3 stellt mit dem Konzept der Institutional Bricolage einen alternativen Ansatz zur Analyse von Informalität im Besonderen und von Regulierungsfragen im Allgemei-nen vor.

3.2.1 Governance

Der Governance-Begriff, dem aufgrund seiner multidisziplinären Entwicklung und Verwen-dung kaum eine einheitliche Bedeutung zugeschrieben werden kann (Gupta et al. 2015), geht ursprünglich auf die Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Institutionenökonomik und da-bei v. a. auf die Arbeiten von Ronald Coase (1937) und Oliver Williamson (1985) zurück. Im Kern stellen diese grundlegenden Arbeiten das Problem heraus, dass der Marktmechanismus selbst dort, wo es um die Verteilung von knappen Gütern geht, nicht die einzige oder gar über-legene Koordinationsform des Handelns von Akteuren darstellt, wie von der Neoklassik an-genommen. Denn in gesellschaftlichen Aushandlungsprozessen gibt es oftmals Koordinie-rungsprobleme, die nicht durch den Markt geregelt werden können und für die dementsprechend nicht-marktförmige Koordinierungsprozesse zum Einsatz kommen müssen, welche das Marktprinzip außer Kraft setzen (z. B. Formen der geregelten Arbeitsorganisation, Verträge, Gesetze). Aufbauend auf den Arbeiten von Coase hat der Institutionentheoretiker Williamson in diesem Zusammenhang den Begriff der Transaktionskosten geprägt. Gemeint sind damit finanzielle und andere Kosten, welche bei ökonomischen Tauschprozessen entste-hen. Diese Kosten fallen Williamson zufolge nicht unbedingt am geringsten aus, wenn sie über den Markt gesteuert werden. Vielmehr können andere Mittel der Handlungskoordination unter Umständen effektiver und auch effizienter wirken, wie v. a. Hierarchien und Netzwerke, die auf verschiedenen Maßstabsebenen von Bedeutung sein können (z. B. einzelne Organisationen oder Unternehmen, Interaktionsebene zwischen Unternehmen, Branchen, regionale und über-regionale Handlungskontexte). In diesem Sinne erfasst der Governance-Begriff bei Williamson genau solche institutionellen Regeln bzw. Koordinationsmechanismen, die über das

Marktprinzip hinausgehend das Handeln zwischen (ökonomischen) Akteuren bestimmen (Benz et al. 2007, 11).

Weitere Ursprünge des Governance-Begriffs liegen in der politikwissenschaftlichen Forschung und Policy-Analyse. Hier wurde der Begriff als Ergänzung zum Begriff des Government eingeführt, um den seit den 1970er Jahren stattfindenden Übergang von hierarchischen Regierungsformen (technokratische top-down-Planung und Steuerung von Gesellschaft) zu nicht-hierarchischen Regierungsformen (Governance) darzustellen, bei denen nicht nur dem Staat und staatlichen Institutionen, sondern auch einer Vielzahl anderer gesellschaftlicher Akteure eine Rolle in der Gestaltung gesellschaftspolitischer Entwicklungen und Entscheidungen zukommt (Benz et al. 2007, 11 ff.):

„[In diesem Sinne ist] Governance als Oberbegriff für sämtliche vorkommenden Muster der Interdependenzbewältigung zwischen Staaten sowie zwischen staatlichen und gesellschaftlichen Akteuren zu setzen und Hierarchie im Sinne von Government als ein solches Muster neben anderen zu verstehen“ (Benz et al. 2007, 13).

In der breiten Öffentlichkeit wurde der Begriff Governance verstärkt seit den 1990er Jahren im Kontext veränderter politischer Rahmenbedingungen genutzt, die in Zusammenhang mit dem Ende des Kalten Krieges, der Aufgabe keynesianischer Wirtschaftspolitik, der Einleitung neoliberaler Strukturreformen, dem schrittweisen Rückbau des Sozialstaats und Dezentralisierungsprozessen standen (vgl. Goodwin 2009; Larner 2009). Diese veränderten Bedingungen führten nach und nach dazu, dass auch in der politischen Praxis die Rolle verschiedener Akteure in der Gestaltung ganz verschiedenartiger gesellschaftlicher Entwicklungen und dahinterliegender politischer Entscheidungsprozesse neu bewertet wurde. Die Einbindung, Beteiligung und aktive Mitgestaltung von Vertretern und Vertreterinnen des Privatsektors sowie der Zivilgesellschaft, d. h. Nichtregierungsorganisationen, Verbände, Freiwilligenorganisationen etc., wurde in diesem Zusammenhang als zunehmend bedeutend erachtet (Benz et al. 2007; Goodwin 2009). Der Governance-Begriff hat in diesem Sinne eine weitere Bedeutung:

“[Governance is] the sum of the many ways individuals and institutions, public and private, manage their common affairs. It is a continuing process through which conflicting or diverse interests may be accommodated and cooperative action may be taken” (Commission on Global Governance 1995, 2, zit. nach Gupta et al. 2015, 28).

Die auf diese Weise gestalteten gesellschaftlichen Entwicklungen und Interessen können sich sowohl auf übergeordnete Gesellschaftsbereiche beziehen, wie es z. B. der Begriff *Urban Governance* suggeriert (Raco 2009) – also die Steuerung gesamstädtischer Aufgaben, Strukturen und Prozesse – als auch gesellschaftliche Teilbereiche meinen, wie z. B. die Koordination von Mobilitätsangeboten im Sinne von *Transport Governance* (Docherty & Shaw 2009). Neben der Benennung und deskriptiven Charakterisierung dieser hier nur knapp angedeuteten

veränderten Form des ‚Regierens‘ und des Regels öffentlicher/politischer Angelegenheiten wird der Governance-Begriff auch noch in anderer Hinsicht genutzt. Zum einen in normativer Hinsicht sowie als praktisches Konzept und zum anderen als analytische Forschungsperspektive (Benz et al. 2007; Gupta et al. 2015).

In einem normativen Verständnis, beispielsweise im Sinne von *Good Governance*, meint der Begriff die Einhaltung bestimmter Prinzipien in der politischen Arbeit, wie z. B. Transparenz, Rechtsstaatlichkeit, demokratische Ideale, öffentliche Partizipation, Verantwortung und Unabhängigkeit. Als Praxiskonzept wird Governance in diesem Zusammenhang als Regierungstechnik verstanden, welche diese Prinzipien praktisch umsetzt. Dabei geht es weniger um die Anwendung formeller Entscheidungsstrukturen, sondern in erster Linie um das Management von Interaktionen beteiligter Akteure, Netzwerken und Gestaltungsprozessen. Praktische Anwendung hat das Konzept z. B. in der Entwicklungszusammenarbeit als Leitlinie für internationale Entwicklungsorganisationen gefunden (Benz et al. 2007, 15; Gupta et al. 2015, 31f.).

In einem wissenschaftlichen Verständnis beschreibt der Governance-Begriff eine Forschungsperspektive, die den oben genannten Interdependenzen verschiedenartiger staatlicher und nicht-staatlicher Akteure in unterschiedlichen gesellschaftlichen Feldern auf den Grund geht. Governance ist in diesem Sinne also nicht als methodisches Instrumentarium zu verstehen, vielmehr beschreibt der Begriff ein Interpretations- und Analyseraster:

„Seine Eignung liegt nicht in der präzisen Beschreibung einer bestimmten Realität, sondern in einer bestimmten Perspektive auf die Realität. Damit liefert er einen Rahmen, in dem sich weitere Begriffe einordnen und einander zuordnen lassen, je nachdem, welchen Gegenstand wir betrachten, welche Fragen wir stellen oder was wir erklären wollen“ (Benz et al. 2007, 9f.).

Aus dieser analytischen Perspektive betrachtet Governance im Wesentlichen den Prozess der ständigen Aushandlung zwischen verschiedenen Akteuren und Akteursgruppen, die darum ringen, ihre jeweiligen Interessen und Vorstellungen durchzusetzen. In dieser Hinsicht wird Governance verstanden als die Analyse von Regeln, Prozessen und Handlungen, die einerseits verschiedene Interessen und Machtgefüge verdeutlichen und über die andererseits gesellschaftliche Ressourcen gemanagt werden. Im Fokus der Betrachtung sind weniger die Akteure selbst als vielmehr die Governance-Praktiken dieser Akteure und Akteursgruppen (Gupta et al. 2015). In diesem Sinne kommt dem Governance-Begriff also noch eine weitere Bedeutung zu:

„[Er] steht für alle diese Formen und Mechanismen der Koordinierung zwischen mehr oder weniger autonomen Akteuren, deren Handlungen interdependent sind, sich also wechselseitig beeinträchtigen oder unterstützen können. Er verweist darauf, dass sie alle nur unter bestimmten Bedingungen und für bestimmte Probleme geeignet sind, wir deshalb ihre Funktionsweise und Funktionsbedingungen besser verstehen müssen, wenn wir die komplexe politische und soziale Wirklichkeit begreifen, Probleme analysieren und Lösungen finden wollen“ (Benz et al. 2007, 9).

Diese analytische Governance-Perspektive hat für die vorliegende Arbeit eine zentrale Bedeutung, weil es auch bei der Betrachtung urbaner Mobilität und des Motorrad-Taxi-Angebots im Besonderen um ein Erfassen von Interdependenzen zwischen verschiedenen Akteuren und Akteursgruppen geht. Auch diese müssen ihre spezifischen Interessen miteinander oder gegeneinander koordinieren und bringen dadurch bestimmte Governance-Praktiken hervor. Mithilfe eines entsprechenden Analyserahmens lassen sich die verschiedenen Dimensionen dieser Praktiken erfassen. Dies beinhaltet u. a. den Einsatz und das Management von Ressourcen, Macht- und Austauschbeziehungen, implizite und explizite Regeln und auch die räumlichen Aspekte der Angebotsschaffung und -steuerung.

Da der Governance-Ansatz selbst keine eigene Theorie bereitstellt, ist es notwendig und legitim, weitere konzeptionell-theoretische Ansätze hinzuzuziehen, die der Einordnung und Interpretation der aufgedeckten Governance-Strukturen und Praktiken dienen. Grundsätzlich ist hier an Konzepte und Theorien zu denken, welche ebenso wie der Governance-Ansatz von einem „systematischen Zusammenhang von Strukturen und Handlungen, Institutionen und Interaktionen“ ausgehen (Benz et al. 2007, 16). Neben der Institutionentheorie (Schimank 2007; s. Kap. 3.2.3) und dem Diskurs um (städtische) Informalität (s. unten) ist hierbei auch an verschiedene Ansätze aus dem Umfeld der soziologischen Praxistheorien zu denken (s. Kap. 3.3).

3.2.2 Informalität

Der im Kontext der vorliegenden Arbeit verwendete Begriff der Informalität bzw. des informellen Sektors geht auf die Arbeiten des Anthropologen Keith Hart (1973) zurück, der die ökonomischen Aktivitäten ländlicher Migranten in Ghanas Hauptstadt Accra untersucht hatte. Im Rahmen der Analyse ihrer Arbeitsverhältnisse unterschied Hart solche Tätigkeiten, die durch ein festes Einkommen geregelt waren (Lohnarbeit), von denjenigen Tätigkeiten, die durch Selbstständigkeit – oft unter Mitarbeit von Familienmitgliedern – gekennzeichnet waren. Letztere ordnete er dem informellen Sektor zu. Der zunächst v. a. ökonomisch geprägte Begriff wurde in der Folge von der *International Labour Organization* übernommen, fand seitdem Eingang in viele andere Studien und wurde mit der Zeit auch konzeptionell erweitert (Aguilar & Campuzano 2009; Tranberg Hansen & Vaa 2004). Dennoch – oder vielleicht auch gerade deswegen – existiert kein einheitliches Verständnis des Informalitätsbegriffs:

“Even with a vast body of literature on the theme, the conceptualization of informality is confused due to the lack of theoretical frameworks and appropriate empirical data. The problem of conceptualization is more common than one might expect and is illustrated by the quantity of adjectives and nouns used to describe the informal sector, such as black, underground, hidden, shadow, clandestine, illegal, unregulated, precarious, invisible, nonofficial, subterranean, etc.; the nouns used include (informal) -economy, -sector, -activities, and -employment/work/jobs” (Aguilar & Campuzano 2009, 446).

Was ist Informalität?

Die Schwierigkeiten einer konsistenten Konzeptualisierung von Informalität, die sich in dieser Fülle an Eigenschaften und Zuschreibungen zeigen, sind auch der Vielzahl an gesellschaftlichen Feldern geschuldet, die mit dem Konzept erfasst werden. Im ökonomischen Bereich werden mit dem Begriff der Informalität verschiedene Merkmale der Organisation von Produktion, Arbeit und Handel zusammengefasst. Dazu zählen u. a. arbeitsintensive Herstellungsprozesse, (unbezahlte) Arbeit in Familienbetrieben und in Selbständigkeit, staatlich nicht regulierte Märkte, leichter Marktzugang und allgemein staatlich nicht registrierte ökonomische Aktivitäten (Aguilar & Campuzano 2009; Duminy 2011). In diesem Sinne sind ‚typische‘ ökonomische Aktivitäten z. B. die kleinteilige Produktion von Gebrauchsgütern und Nahrungsmitteln, heimbasierte handwerkliche Tätigkeiten und Dienstleistungen sowie der Straßenhandel (Donovan 2008; Kamete 2004; Kazimbaya-Senkwe 2004). Der Begriff der Informalität findet aber auch in der Beschreibung verschiedener anderer gesellschaftlicher Bereiche Verwendung, die (in weiten Teilen) von staatlicher Kontrolle ausgenommen sind. Dies umfasst die Organisation und Bereitstellung von sozialen und weiteren Dienstleistungen (Turner 2009), wie z. B. die Abfallentsorgung (Nzeadibe 2009), die Wasserbereitstellung (Liddle et al. 2014) oder die Vergabe von (Klein-)Krediten (Benjamin & Mbaye 2017); Prozesse der Siedlungsentwicklung, welche außerhalb formeller Planung stattfinden, dabei der Zugang zu und der Handel von Grundstücken, sowie die Schaffung und Bereitstellung von Wohnraum und Versorgungsinfrastrukturen in informellen Siedlungen (Burra 2004; Transberg Hansen & Vaa 2004); und generell die Inwertsetzung öffentlicher Räume und ihre Nutzung für diverse soziale und ökonomische Aktivitäten. Außerdem können diverse Formen des *Associational Life*, d. h. politische Vernetzung zur Durchsetzung von Interessen oder gegenseitige Unterstützung und Austausch, z. B. von Informationen und Gütern, in informellen Netzwerken damit gemeint sein (vgl. Meagher 2010; Simone 2001).

Im Bereich des *Informal Transport*¹⁴ äußert sich Informalität u. a. in Form stark kompetitiver, staatlich nicht oder kaum regulierter Nischenmärkte; der Dominanz von Kleinstunternehmertum; und der Nutzung kleinerer, älterer und oft nicht ausreichend gewarteter Fahrzeuge (Kleinbusse, Vans, Motorräder, Rikschas etc.), welche eine geringe Servicequalität mit sich bringen. Vielfach sind diese Dienstleistungen staatlich nicht anerkannt und daher auch nicht registriert. Ihr Angebot ist meist flexibel ausgerichtet, so dass oftmals keine fixe Routenbindung vorliegt und die Routen spontan an die Nachfrage angepasst werden können. Es existieren keine

¹⁴ “[The] term best reflects the context in which this sector operates – informally and illicitly, somewhat in the background, and outside the officially sanctioned public transport sector. While private, small-vehicle, for-hire services, such as taxis, can be found in all cities of the world, what separates informal transport operators from others is that they lack, to some degree, official and proper credentials. That is, they are unsanctioned. In some instances, operators lack the necessary permits or registration for market entry in what is a restricted, regulated marketplace. In other instances, operators fail to meet certification requirements for commercial, common-carrier vehicles – such as minimum vehicle size, maximum age, or fitness standards. Other violations include lack of liability insurance, absence of a commercial driving permit, and operation of a unclassified or substandard vehicle” (Cervero 2000, 3).

Fahrpläne, die Fahrpreise sind meist variabel und die Anbieter erbringen auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen vor allem Ergänzungsfunktionen zu den Angeboten auf den Hauptstraßen und -routen (oder übernehmen diese gleich mit). Die Koordination der Mobilitätsangebote basiert zudem im Wesentlichen auf Selbstregulierung, z. B. in Form von Fahrervereinigungen (vgl. Behrens et al. 2016; Cervero & Golub 2007; Cervero 2000).

Versucht man über diese verschiedenen gesellschaftlichen Bereiche hinweg den kleinsten gemeinsamen Nenner aller Verwendungsweisen des Informalitätsbegriffs zu finden, dann lässt sich dieser vom Begriff der Formalität folgendermaßen unterscheiden: Als formell können solche gesellschaftlichen Praktiken und Steuerungsprozesse gelten, die in kodifizierter Weise (über Gesetze, Verordnungen, Verträge etc.) festgelegt sind und von gesellschaftlich einflussreichen Akteuren (v. a. Politik, staatliche Behörden, große Organisationen) geschaffen und kontrolliert werden. Als informell können demgegenüber alle nicht-kodifizierten Handlungsweisen und Regulierungsformen gelten, die sich aus der Alltagspraxis ergeben. Diese werden von einer Vielzahl unterschiedlicher und konkurrierender nicht-staatlicher (teilweise auch staatlicher Akteure) hergestellt und basieren auf der Anerkennung, Legitimität oder auch Infragestellung gesellschaftlicher Traditionen, Werte und Normen sowie alltäglicher Deutungsmuster. Diese so unterscheidbaren Formen der Steuerung entsprechen somit einerseits der staatlichen Regulierung und andererseits einer auf nicht-staatlichen sozialen Institutionen basierenden Regulierung (vgl. Cross & Peña 2006; North 1990, 43ff.; Rye et al. 2018).

Perspektiven zur Erklärung von Informalität

Erklärungen für die Existenz von Informalität (im Kontext des Globalen Südens) sind inzwischen aus verschiedenen theoretischen Richtungen geleistet worden. Dabei lassen sich zunächst vier seit längerem etablierte Betrachtungsweisen identifizieren (vgl. Aguilar & Campuzano 2009, 450; Chen 2012, 2ff.; Turner 2009, 368f.): Der *Dualistic View*, dem sich auch die Arbeit von Hart (1973) zuordnen lässt, betrachtet den informellen Sektor als getrennt vom formellen Sektor, der als ‚moderne Wirtschaft‘ verstanden wird. Der informelle Sektor stellt dabei Dienstleistungen und Einkommensmöglichkeiten für jene Menschen bereit, die keinen Zugang zum formellen Sektor haben und ‚traditionell‘ ausgerichteten ökonomischen Aktivitäten nachgehen. Letzteres wird damit begründet, dass das Bevölkerungswachstum die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung formeller Arbeitsplätze übersteige. Der *Structuralistic View* geht in einer politisch-ökonomischen Perspektive davon aus, dass der formelle Sektor – hier ebenfalls verstanden als das kapitalistische System/die moderne Ökonomie – qua Auslagerung von Arbeitskräften vom informellen Sektor abhängig sei, um sich selbst zu reproduzieren. Der informelle Sektor ist diesem Verständnis nach Teil des Systems und wird benötigt, um Lohnkosten zu reduzieren und damit die Konkurrenzfähigkeit formeller Unternehmen zu verbessern (Portes et al. 1989; Santos 1979). Der *Legalist View* – z. T. auch als *Institutionalist View* bezeichnet – versteht den informellen Sektor dagegen zum einen als Reaktion des

mikroökonomischen Unternehmertums auf eine staatliche Überregulierung, welche höhere Kosten, Zeitaufwand und Mühen (im formellen Sektor) erzeuge und zum anderen als Reaktion auf das Fehlen klar definierter Eigentumsregeln. Dies schränke das Unternehmertum derart ein, dass sich die Marktakteure dazu entschieden, unabhängig von staatlichen Regularien zu agieren (De Soto 1989).

Auch der *Voluntarist View* betrachtet Unternehmer im informellen Sektor als Akteure, die aus opportunistischen Gründen staatliche Regularien umgehen wollten (z. B. um Steuern zu sparen). Diese Sichtweise geht allerdings im Gegensatz zum Legalist/Institutionalist View nicht davon aus, dass ein überregulierender Staat der Hauptgrund sei. In einem weiteren Verständnis wird der informelle Sektor z. T. als ‚illegale Schattenwirtschaft‘ betrachtet. Dies bezieht sich auf alle produzierenden und sonstigen Aktivitäten, die gesetzlich verboten sind oder von nicht autorisierten Personen durchgeführt werden (Chen 2012, 6). Es kann sich dabei aber auch um legale, jedoch nicht registrierte Tätigkeiten handeln, für die keine Steuern gezahlt werden (Schneider & Enste 2000). Schließlich kann Informalisierung als eine Folge neoliberaler Globalisierungsprozesse betrachtet werden, die sowohl im Globalen Norden als auch im Globalen Süden eine Deregulierung verschiedener gesellschaftlicher Bereiche mit sich bringt (Vaiou 2009). Letzteres erfolgte in SSA beispielsweise in Form der oben erwähnten wirtschaftspolitischen Strukturanpassungsprogramme (Tranberg Hansen & Vaa 2004).

Kritik und Weiterentwicklung

Diese Perspektiven waren und sind, wie auch der Begriff der Informalität bzw. des informellen Sektors selbst, immer wieder Gegenstand von Kritik. Ein zentraler Kritikpunkt ist, dass die in den aufgeführten Ansätzen vielfach eingenommene Sichtweise die informellen und formellen Praktiken und Organisationsformen zwar z. T. als gegenseitig bedingte, aber meist voneinander getrennt wirkende gesellschaftliche Bereiche betrachtet. Aufgrund dieser dichotomen Betrachtungsweise könnten allerdings die zahlreichen Überschneidungen und Mischformen formeller und informeller Praktiken in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen nicht ausreichend erklärt werden (Chen 2012; Cleaver 2001, 2002; Meagher 2007; Tranberg Hansen & Vaa 2004). Beispielsweise finde die Reproduktion formeller Arbeitskraft (z. B. Behördenmitarbeiter, Angestellte formell registrierter Unternehmen) oft im Kontext des informellen Sektors statt, z. B. im Bereich des Wohnens oder der Mobilität. Oder es kommt zu Teilformalisierungen vormals informell organisierter Dienstleistungen (Chen 2012). Zudem sei das gängige Verständnis des informellen Sektors als gesellschaftlicher Nischenbereich problematisch. Denn im Gegenteil könne Informalität im Globalen Süden aufgrund sich ausweitender Informalisierungsprozesse inzwischen als dominanter Entwicklungsmodus verstanden werden, während der formelle Sektor im Grunde als eigentlicher Sonderfall erscheine (vgl. AlSayyad 2004; Watson 2009). Kritisiert wird außerdem, dass der informelle Sektor oft pauschal als gesellschaftlicher Bereich betrachtet werde, der angelehnt an westliche Ideale der Planung und Entwicklungspolitik

(Koster & Nuijten 2016) bzw. an von internationalen Organisationen, wie z. B. der Weltbank, vorangetriebenen Vorstellungen von städtischer Governance formalisiert werden sollte (Miraf-tab 2009). Dabei bleibe allerdings nicht nur die oft vorhandene Notwendigkeit verschiedener Formen des informellen Handelns unberücksichtigt (Devlin 2018; Tranberg Hansen & Vaa 2004). Über dieses Verständnis von Informalität als Überlebensstrategie hinaus würden meist auch die Besonderheiten der jeweiligen lokalen Kontexte des Globalen Südens übersehen (Tranberg Hansen & Vaa 2004): Informelle Praktiken und Institutionen seien stets auch sozial-kulturell verankert und basierten auf sozialen Relationen, Traditionen und Gewohnheitsrecht sowie lokalen Eigendynamiken (Chen 2012; Cleaver 2002; McFarlane 2012; Scott 2014 [1995]).

Vor dem Hintergrund dieser hier angedeuteten und insgesamt durchaus heterogenen Kritik der etablierten Verständnisse von Formalität und Informalität sind verschiedene Versuche einer Weiterentwicklung unternommen worden (u. a. Cleaver 2001, 2002; Etzold et al. 2009; McFarlane 2012). Dabei werden Formalität und Informalität teilweise als Kontinuum verstanden, um die verbreitete dichotome Sichtweise zu überwinden (AlSayyad 2004; Donovan 2008; Etzold et al. 2009). Herrle und Fokdal (2011) schlagen dagegen vor, das Konzept ganz zu überwinden, um stattdessen andere in diesem Kontext zentrale Faktoren des sozialen Handelns – wie z. B. Macht, Legitimität und Ressourcenverfügbarkeit – zu fokussieren. Weitere Neukonzeptionen lenken den Blick weg von der Frage nach dem Wesen von Informalität und betrachten stattdessen die Mechanismen der Herstellung informeller gesellschaftlicher Strukturen. Dabei wird teils auch die räumliche Dimension von Informalität explizit in den Blick genommen (Etzold 2013; Kudva 2009; McFarlane & Anjaria 2013). Beispielsweise versteht Ananya Roy Informalität in stadtentwicklungstheoretischer Hinsicht als “mode of production of space defined by the territorial logic of deregulation” (Roy 2009a, 8). Informalität wird dabei durch die Definition von ‚autorisierten‘ und ‚nicht-autorisierten‘ Siedlungs- und Planungsgebieten sowie (Produktions-)Formen durch staatliche Behörden kontinuierlich (re-)produziert. Dies kann z. B. dazu führen, dass informell entstandene städtische Armutssiedlungen abgerissen werden, während von Investoren finanzierte und formell geplante – aber ebenfalls nicht genehmigte bzw. nicht registrierte – Grundstücksentwicklungen und Wohnkomplexe de facto anerkannt werden. Informalität wird in diesem Zusammenhang also erst durch staatliche Inklusions- und Ausschlussmechanismen hervorgebracht und definiert (vgl. Roy 2005, 2009b, 2011; McFarlane 2012; Yiftachel 2009). Formalität und Informalität können zudem im Sinne sozialer Praktiken verstanden werden, die von gesellschaftlichen Akteuren kontinuierlich produziert werden:

“As practices, informality and formality exist as a kind of ... meshwork [that] stresses the fact that the urban is not readymade, but always in formation. From this perspective, rather than viewing informality and formality as fixed categories, or as mutually exclusive, the two appear as lines of changing practice and movement, taking place not above or in advance of urban life, but within its unfolding” (McFarlane 2012, 101).

Diese Herstellung von Informalität wird auch im Konzept der *Informality as Agency* (Etzold et al. 2009) betont und zwar unter sozialtheoretischer Einbettung der individuellen und sozialen Bedingungen der Handlungsfähigkeit der Akteure. Informalität als soziales Handeln lässt sich den Autoren zufolge in drei Dimensionen denken: Erstens kann dies als “strategy of doing things” erfolgen, wobei informelle Praktiken bewusst gewählt werden, um strategische Vorteile zu erreichen (ähnlich dem Voluntarist View). Zweitens kann es sich um eine “habit or routine of doing things” handeln, wobei Akteure informelle Praktiken ausüben, weil sie nicht über die Freiheit verfügen, ihre Rollen zu wechseln. Sie müssen die formellen Regeln umgehen, um ihre Existenzgrundlage sicherzustellen und auch weil die formellen Regeln in ihren Lebenszusammenhängen keinen Sinn ergeben. Dabei handeln sie vor allem auf Grundlage praktischen, impliziten Wissens. Drittens können informelle Regeln und Praktiken als “hegemonic mode of regulation” dominieren, weil sie sich über einen gewissen Zeitraum entwickelt und etabliert haben und sich als ‘effizienter’ erweisen oder weil schlicht keine formellen Regeln existieren (Etzold et al. 2009, 9f.). In Hinblick auf dieses Verständnis von Informalität (und Formalität) als Aushandlungsprozess bietet der Ansatz der *Institutional Bricolage* eine weiterführende Perspektive, die im Folgenden genauer betrachtet wird.

3.2.3 Institutional Bricolage

Eine allgemeine Definition zum Begriff der Institutionen versteht diese zunächst als gesellschaftliche Regeln, die das Verhalten von Akteuren beeinflussen können und den Zugang zu Ressourcen bestimmen. Institutionen sind demnach die Grundlagen, auf denen gesellschaftliche Interaktionen basieren (Cleaver 2007; North 1990). Der Begriff der Institutionen, der in Kapitel 3.3.3.2 in Zusammenhang mit der Theorie sozialer Praktiken näher erläutert wird, ist damit auch grundlegend für das Verständnis von Informalität. Unterschiedliche Ansichten existieren allerdings darüber, wie diese Institutionen entstehen, gesellschaftlich verhandelt werden und wirken. Innerhalb der gegenwärtigen Institutionendebatte lassen sich mit Blick auf das Management öffentlicher Güter – das Themenfeld, in dem der konzeptionelle Ansatz der Institutional Bricolage entwickelt wurde – die Argumente der Neuen Institutionenökonomie (NIÖ) und diejenigen des kritischen Institutionalismus unterscheiden¹⁵:

Im Sinne der Neuen Institutionenökonomie (North 1990; Williamson 1985) betont Elinor Ostrom (1990), dass offene Systeme der Nutzung von (lokalen) Gemeinschaftsressourcen, wie z. B. Wasser und Weideland, nie ohne Organisation auskommen und stets von formellen *und* informellen Regeln beeinflusst werden. Diese Gemeinschaftssysteme des Ressourcenmanagements könnten Ostrom zufolge potenziell einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Ressourcennutzung leisten. Da die gemeinschaftliche Nutzung allerdings auch zu

¹⁵ Zu nennen ist außerdem die der alten Institutionentheorie zuzuordnende Perspektive der *Tragedy of the Commons* (Hardin 1968). Diese bezweifelt, dass das Management von lokalen Gemeinschaftsressourcen ohne Privatisierung oder staatliche Regulierung möglich sei, weil Akteure ihren Eigennutzen auf Kosten der Allgemeinheit verfolgten.

Ressourcendegradation führen könne, müssten diese Managementformen mithilfe von *Institutional Crafting* korrigiert oder unterstützt werden. Der kritische Institutionalismus – der dem Konzept der Institutional Bricolage zugrunde liegt – will dagegen das damit verbundene funktionalistische und auf der Theorie der rationalen Wahl basierende Verständnis von Institutionen überwinden.

Institutional Bricolage – sinngemäß in etwa ‚institutionelle(s) Stückwerk/Bastelei‘¹⁶ – wurde von Cleaver (2001, 2002, 2007) aus einer Kritik an den Grundannahmen der NIÖ heraus und insbesondere aufbauend auf den Arbeiten von Douglas (1987) entwickelt. Cleaver (2001, 2002) kritisiert – im thematischen Kontext des Managements natürlicher Ressourcen in Tansania – die von der Neuen Institutionenökonomie beeinflussten und von Elinor Ostrom entwickelten *Design-* und *Crafting-* Prinzipien, die zur Schaffung oder Verbesserung von Entscheidungsprozessen beitragen sollen. Damit ist der aktive ‚formelle‘ Eingriff in bestehende ‚informelle‘ Managementsysteme gemeint. Diese Prinzipien basierten auf der Annahme, man könne aufbauend auf bestehenden sozialen Regeln und vorhandenem Sozialkapital passende formelle Regelsysteme und Entscheidungsstrukturen für das Ressourcenmanagement entwickeln, um die etablierten Prozesse zu optimieren:

“Ostrom sees crafting as a continuous, evolutionary process of developing the optimal institution for the job in hand. Culture and social structure, then, become the raw material to be built upon and improved, the institutional resource bank from which arrangements can be drawn that reduce the ‘social overhead costs’ of cooperation in resource management” (Cleaver 2001, 28).

Eine wesentliche Grundannahme sei dabei, dass individuelle Akteure als politische und soziale Wesen bewusst und rational Sozialkapital einsetzen, um Institutionen für optimales Ressourcenmanagement zu schaffen bzw. um Livelihood-Strategien zu entwickeln. Problematisch sei jedoch, dass eine derart funktionalistische Sichtweise auf soziale Einbindungsformen und soziales Kapital nicht die Prozesse hinter der Entstehung von Institutionen betrachte (Cleaver 2001, 28):

“[Institutions] are constructed through a process of bricolage – gathering and applying analogies and styles of thought that are already part of existing institutions. Symbolic formulae are used repeatedly in the construction of institutions, thereby economising on cognitive energy by offering easy classification and legitimacy” (Cleaver 2001, 29).

Dieses Verwenden von und Zurückgreifen auf vorhandene Institutionen und eingespielte Handlungsweisen bezeichnet sie mit Douglas (1973, 13) als *Institutional Leakage*¹⁷, wobei Regelsysteme miteinander verknüpft werden und Bedeutungsinhalte von einem auf den

¹⁶ Der französische Begriff *Transport Artisanal*, der zur Bezeichnung informeller Mobilitätsangebote verwendet wird (z. B. Godard 2008), steht dem Begriff der Institutional Bricolage von seiner Bedeutung her sehr nahe.

¹⁷ Der Begriff selbst geht wiederum auf die Arbeiten des Ethnologen und Sozialtheoretikers Claude Lévi-Strauss und dessen Begriff der *Intellectual Bricolage* zurück.

anderen Kontext übertragen werden. Dabei können Traditionen, soziale Regeln und Bedeutungen auch zwischen verschiedenen sozialen Gruppen ‚geliehen‘ werden, was Cleaver als *Leakage of Meaning* bezeichnet (2001, 32).¹⁸

“The concept of bricolage implies an active assembly of parts and the adaptation of norms, values and arrangements to suit a new purpose. It implies both a conscious scrutiny of some beliefs, and an unconscious acceptance of others in the construction of institutions” (Cleaver 2001, 31).

Für den auch in der vorliegenden Arbeit relevanten Zusammenhang der Einführung formeller Regelsysteme für zuvor weitgehend informell organisierte soziale Praktiken stellt sich dabei die Frage nach dem Verhältnis von und dem Umgang mit diesen neuen formellen/kodifizierten Regeln und bestehenden informellen/nicht-kodifizierten/sozialen Werten, Normen, Traditionen und Regeln; also die Frage danach, was mit dem neuen Regelsystem im – wie Cleaver argumentiert – notwendigerweise erfolgenden Bricolage-Prozess in praktischer Hinsicht geschieht:

“It is possible and indeed likely that such new institutions gradually will be subjected to a process of evolution; that over the long term, institutional bricolage will ensure that they either fall into disuse or are adapted and combined with other local mechanisms” (Cleaver 2001, 34).

Für die Übernahme, Schaffung oder Veränderung von Institutionen ist die aktive Rolle der beteiligten Akteure zentral, die Cleaver als ‚Bricoleure‘ bezeichnet. Aufbauend auf den Arbeiten von Giddens (1984) betont sie dabei die Handlungsfähigkeit und Gestaltungskraft von Akteuren. Akteure versteht Cleaver als Träger unterschiedlicher multipler sozialer Identitäten, die ihre Handlungsmöglichkeiten und ihr Wissen mal bewusst und mal unbewusst einsetzen und somit zu einer Diversität institutioneller Arrangements beitragen. Um die Handlungsfähigkeit der Akteure im Rahmen der Schaffung von Institutionen nachvollziehen zu können, müssen wiederum die jeweiligen sozialkulturellen Zusammenhänge, die Machtbeziehungen, sowie die Konflikte und Aushandlungsprozesse analysiert werden. Dabei ist auch ein Blick auf die sozialen und ökonomischen Bedingungen der Akteure sowie auf bereits bestehende formelle und informelle Praktiken und Arrangements im zu analysierenden Kontext notwendig (Cleaver 2002, 2007).

Während Cleaver (2007) in ihrem Bricolage-Konzept mit den Bezügen zu den Arbeiten von Giddens bereits eine sozialtheoretisch untermauerte Perspektive einnimmt und die Handlungsfähigkeit der Akteure einbindet, machen Etzold et al. die Agency der Akteure zum zentralen Gegenstand ihrer Betrachtung der Herstellung von Informalität (2009) bzw. von Institutionen (2012). Dabei inkorporieren sie mit den Arbeiten Pierre Bourdieus eine weitere Perspektive aus dem Bereich praxistheoretischer soziologischer Ansätze. Bourdieus *Entwurf einer Theorie der Praxis* (2012 [1972]) stellt auch für die Konzeption der vorliegenden Arbeit einen zentralen

¹⁸ In dieser Hinsicht merkt Frances Cleaver mit Bezug zu ihrem Forschungskontext an: “This suggests a less conscious and less rational/functional construction of institutions than that proposed by many authors writing of the institutions of common property resource management” (Cleaver 2001, 29).

Referenzpunkt dar und wird in Verbindung mit einer Einordnung der Praxistheorien in Kapitel 3.3.2 gesondert vorgestellt.

3.2.4 Zusammenführung: Politische Perspektiven der Steuerung und Motorrad-Taxis

Als analytisches Konzept ermöglicht es die Governance-Perspektive, die komplexen Mechanismen der politischen Steuerung von urbaner Mobilität aufzudecken. Dabei wird diese Perspektive der Tatsache gerecht, dass nicht nur staatliche Behörden für diese Steuerung verantwortlich sind, sondern dass ganz verschiedene soziale Akteure die Entwicklung dieses gesellschaftlichen Bereichs lenken. Aus der Governance-Perspektive werden neben sozialen Regeln, Beziehungen und Austauschverhältnissen die Akteure und ihre Interessen selbst betrachtet und es wird herausgearbeitet, wie die Interessen jeweils ausgehandelt werden. Diese verschiedenen Aspekte werden in dieser Arbeit auch als grundlegend für das Verständnis der Steuerungsmechanismen im Bereich der Motorrad-Taxis erachtet.

In der Frage der Regulierung ist außerdem eine Auseinandersetzung mit (städtischer) Informalität ein zentraler Schritt, um Alltagsmobilität im Kontext der Städte Subsahara-Afrikas verstehen zu können. Denn wie in Kapitel 2 bereits angedeutet wurde, spielen informelle Organisationsformen und Alltagspraktiken auch in diesem gesellschaftlichen Bereich eine zentrale Rolle und dies auch in der tansanischen Metropole Dar es Salaam. Eine Betrachtung des Verhältnisses von Formalität und Informalität in der Analyse der Regulierung der Motorrad-Taxis ist also fundamental, um die Steuerungsmechanismen dieses gesellschaftlichen Bereiches detailliert analysieren zu können.

Ein Verständnis von Informalität als kontinuierlichem Herstellungsprozess, wie es v. a. auch das Bricolage-Konzept ermöglicht, trägt zudem dazu bei, eine statische Betrachtung von Formalität, Informalität und Regulierung zu überwinden und ihrer hohen Dynamik gerecht zu werden. Mithilfe dieses Konzeptes lässt sich die Produktion von sozialen Institutionen als kreatives und sich konstant veränderndes ‚Stückwerk‘ aus ‚modernen‘, formellen und kodifizierten Regeln (Gesetzen, Verordnungen, Verträgen etc.) sowie aus ‚traditionellen‘, informellen und nicht-schriftlich festgelegten Regeln und Praktiken (Werte, Normen, Gewohnheiten etc.) herausarbeiten. Zudem verdeutlicht die Analyseperspektive des Bricolage-Konzepts – ebenso wie das angesprochene verwandte Konzept der Informality as Agency – dass die Betrachtung dieser gesellschaftlichen Regulierungsprozesse sozialtheoretisch eingebunden werden muss, damit die zugrunde liegenden sozialen Relationen aufgedeckt und verstanden werden können. Die vorliegende Arbeit folgt dieser Argumentation auch darin, dass sie dazu auf Konzepte aus dem Feld der Praxistheorien zurückgreift, die im Folgenden dargestellt werden.

3.3 Praxistheoretische Perspektiven

Im Folgenden werden die sozialtheoretischen Grundlagen erläutert, die für das Erfassen, Beschreiben und Nachvollziehen der sozialen Praxis der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam herangezogen werden. Dabei handelt es sich um praxistheoretische Perspektiven im Allgemeinen und die ‚Praxeologie‘ Pierre Bourdieus im Besonderen – beide stellen in diesem Sinne wichtige ‚theoretische Vokabulare‘ (vgl. Reckwitz 2003, 2004c) und Interpretationsstützen bereit. Wie bereits im vorherigen Kapitel angedeutet, eignen sie sich in trefflicher Weise als unterstützende Komponente für die Analyse von Governance, Institutionen (Bueger & Gadinger 2014) und schließlich alltäglichen Praktiken der Motorrad-Taxis. Zunächst erfolgt ein grober Abriss der soziologischen Praxistheorien mit dem Ziel, zentrale Prämissen dieser Ansätze vorzustellen (Kap. 3.3.1). In einem zweiten Schritt werden dann die zentralen Konzepte der Praxistheorie Bourdieus erläutert (Kap. 3.3.2). Das nachfolgende Unterkapitel (Kap. 3.3.3) widmet sich zentralen Analyseebenen der sozialen Praxis, die eine wichtige Rolle für die vorliegenden Arbeit spielen: Kapitel 3.3.3.1 widmet sich dem dialektischen Verhältnis von Reproduktion und Veränderung sozialer Praktiken und erläutert, unter welchen Bedingungen relativ stabile gesellschaftliche Strukturen einem sozialen Wandel unterliegen können. Kapitel 3.3.3.2 erläutert den Stellenwert sozialer Institutionen für die Theorie(n) sozialer Praktiken unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Regelmäßigkeit und Regelhaftigkeit des gesellschaftlichen Handelns. Kapitel 3.3.3.3 erläutert das praxistheoretische Verständnis des Marktbegriffs, das hier als ‚ökonomisches Feld‘ betrachtet wird. Kapitel 3.3.3.4 legt schließlich dar, welche Rolle die räumliche Dimension im praxistheoretischen Verständnis für die Ausübung sozialer Praktiken spielt.

3.3.1 Grundannahmen und Konzepte der Theorie(n) sozialer Praktiken

Die Theorie sozialer Praktiken oder kurz ‚Praxistheorie‘ ist eine der jüngsten theoretischen Entwicklungen in den Sozial- und Kulturwissenschaften, die spätestens seit der Beschreibung eines *Practice Turns* durch Theodore Schatzki, Karin Knorr Cetina und Eike von Savigny (Schatzki et al. 2001) eine breite Rezeption in verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen erfahren hat (Schäfer et al. 2015; Schäfer 2016a). Praxistheorie lässt sich wahlweise als ein Forschungsprogramm, eine Theriefamilie, ein sozialwissenschaftliches Vokabular oder als „heterogene, aber dennoch definierbare Theoriebewegung“ (Schäfer 2016b, 9) verstehen. Die erkenntnistheoretischen Grundlagen und Einflüsse der Praxistheorie sind umfangreich und vielschichtig, ebenso wie ihre Ausprägungen und Vertreter. Wichtige Anknüpfungspunkte sind u. a. die Science Studies, die Cultural Studies, die materialistische Gesellschaftsanalyse von Marx, die Sprachphilosophie Wittgensteins, die Ethnomethodologie sowie der Poststrukturalismus. Zu den aktuellen Ansätzen und Vertretern der Praxistheorie werden u. a. die Akteur-Netzwerk-Theorie, die Strukturationstheorie von Giddens sowie die Praxeologie Bourdieus gezählt (Hillebrandt 2009, 2014a; Schäfer 2013; Schmidt 2012). Damit stellt die Theorie sozialer Praktiken

keine einheitliche, geschlossene oder gar widerspruchsfreie Theorie bereit, sondern ist als eine Sammlung verschiedener theoretischer Ansätze mit einigen geteilten Grundannahmen zu verstehen (Hillebrandt 2014a; Nicolini 2017; Schäfer 2013; Schatzki 2001) – in diesem letzteren Sinn lässt sich von Praxistheorie im Singular sprechen. Ausgangspunkt aller Praxistheorien ist die Fokussierung der Praxis bzw. der sozialen Praktiken als zentrale Analyseeinheit bei der Untersuchung von Gesellschaft:

„Grundsätzlich lässt sich jeder Ansatz als Praxistheorie begreifen, in dem »Praktiken« die fundamentale theoretische Kategorie oder den Ausgangspunkt einer empirischen Analyse bilden und der damit eine Reihe etablierter philosophischer und soziologischer Dichotomien zu überwinden sucht: etwa die Differenz von Struktur und Handlung, Subjekt und Objekt, einer Regel und ihrer Anwendung, der Makro- und der Mikroperspektive sowie zwischen Gesellschaft und Individuum“ (Schäfer 2013, 18).

Praxistheorien stellen sich zudem der Herausforderung, wie die „Kluft zwischen dem, was praktisch geschieht, und dem, was theoretisch erfasst werden kann“ zu überwinden ist (Hillebrandt 2014a, 7f.; s. auch Schmidt 2012). Mit anderen Worten beschäftigen sich Theorien sozialer Praktiken also mit der zentralen – und bisher nicht zufriedenstellend beantworteten – Frage „wie eine Theorie der Sozialität möglich ist, die methodisch genau das einfängt, was die Lebenswirklichkeit der Menschen praktisch ausmacht“ (Hillebrandt 2009, 369). Aufgrund dessen ist mit dem Practice Turn auch ein *Empirical Turn* verbunden, der die Notwendigkeit einer engen Anlehnung der Theorieentwicklung an die empirische Erfassung sozialer Phänomene hervorhebt (Schmidt 2012, 28).

Damit lassen sich zwei zentrale Ziele der Praxistheorie formulieren: (1) Erstens geht es ihr um nichts weniger als darum, die Dichotomie von Theorie und Praxis zu überwinden, mindestens aber in Frage zu stellen.¹⁹ Sie wendet sich gegen die Formulierung von Großtheorien mit hohen Abstraktionsniveaus, die in erster Linie den Anspruch einer formalen Logik oder inneren Widerspruchsfreiheit verfolgen, sich aber weniger an der Praxis beweisen und mit ihr entwickeln (Hillebrandt 2009, 2014a; Schmidt 2012). Stattdessen interessieren sich Praxistheorien gerade für den physischen Vollzug der Praxis und verfolgen dabei eine sich „in der Forschungspraxis wandelnde Theoriebildung“ mit einem Fokus auf Performanz und Artikulation, symbolische und kulturelle Formen und zugleich auf Materialität (Hillebrandt 2014a, 11f.). Diese ‚praxisnahe‘ Analyseperspektive ist gemeint, wenn Theodore Schatzki von *Flat Ontologies* spricht (Schatzki 2016). Damit verbunden ist außerdem der Anspruch, die unterschiedlichen Ebenen bzw. *Scales* gesellschaftlicher Praxis erfassen zu können (Schatzki 2011). Das bedeutet, dass

¹⁹ Mit diesem Ziel geht im Übrigen auch einher, das wissenschaftliche Arbeiten selbst als Praxis zu verstehen. Dies wird v. a. von den Science Studies dezidiert in den Fokus gerückt (Hillebrandt 2014a). Damit verbunden ist zudem die Erkenntnis, dass wissenschaftliche Praxis nicht unabhängig von der Einbettung des Wissenschaftlers in gesellschaftliche Strukturen ist. Das Hinterfragen der daraus folgenden Konsequenzen, d. h. wie die gesellschaftliche Position des Forschers die Forschungspraxis beeinflussen, ist somit ein wichtiger Bestandteil der praxistheoretischen Forschung (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2015 [1980]).

neben einer dichten Beschreibung einzelner Praktiken auf mikrosozialer Ebene (z. B. das Motorrad-Taxi-Fahren) auch komplexere Formationen von Praktiken auf nationaler oder supranationaler Ebene analysiert werden können (z. B. die globale Governance nachhaltiger Mobilität im Rahmen der SDGs), wie dies auch in Schatzkis eigenem Entwurf einer Praxistheorie verfolgt wird (Schatzki 2011, 2016).

(2) Zweitens will der praxistheoretische Ansatz, wie bereits oben angedeutet, zur Überwindung einer weiteren in der Sozialtheorie dominierenden Dichotomie beitragen und zwar dem zwischen der Analyse gesellschaftlicher Strukturen einerseits und individueller Handlungen bzw. Agency (hier verstanden als Handlungsfähigkeit) sozialer Akteure andererseits. Erkenntnistheoretisch formuliert geht es also um eine Aufhebung des Gegensatzes von methodologischem Subjektivismus und methodologischem Objektivismus. Denn sowohl rein subjektivistische (handlungstheoretische) Ansätze wie auch rein objektivistische (strukturalistisch-funktionalistische) Ansätze werden kritisiert, weil sie auf zu voraussetzungsreichen theoretischen Vorannahmen beruhen: freier Wille und intentionales Handeln auf der einen Seite und über Zeit entstandene, relativ stabile Strukturen mit Lenkungscharakter des Handelns auf der anderen Seite. Der Anspruch der Praxistheorie ist es, eine Art Vermittlungsposition einzunehmen, welche – plakativ gesprochen – ausgehend von einer Analyse ihrer Schwachpunkte die Stärken beider Standpunkte miteinander kombinieren will (vgl. Bourdieu 2015 [1980]; Hillebrandt 2014a; Schwingel 2011). Diese Vermittlung zwischen Struktur und Handlung nimmt beispielsweise auch in Anthony Giddens' Strukturationstheorie eine zentrale Stellung ein (1984).

Die Stellung der Praxistheorien im System der Sozialtheorien

Um die Stellung der Praxistheorien in Hinblick auf das angesprochene Spannungsverhältnis zu verdeutlichen, ist zunächst eine Positionsbestimmung und Abgrenzung der Praxistheorien im Kanon der Sozialtheorien hilfreich. Die folgenden Ausführungen beziehen sich dabei auf eine vom Soziologen Andreas Reckwitz (2002, 2003, 2004c) vorgenommene Systematisierung²⁰, welche die besondere Ausrichtung der Praxistheorien erkennbar werden lässt (s. Abb. 5).

²⁰ Detaillierte Überblicke zu soziologischen Theorien finden sich beispielsweise auch bei Joas und Knöbl (2011) sowie bei Schroer (2017), in denen die Arbeiten einzelner Vertreter verschiedener sozialtheoretischer Richtungen zusammenfassend dargestellt werden. Während hier zwar die praxistheoretischen Ansätze von Bourdieu und Giddens aufgegriffen werden, erfolgt allerdings keine systematische Betrachtung und Einordnung der Praxistheorien. Bourdieu unternimmt in verschiedenen Werken immer wieder eine kritische Gegenüberstellung subjektivistischer und objektivistischer sozialtheoretischer Ansätze, die für die Entwicklung seiner Praxeologie bzw. auch anderer praxistheoretischer Ansätze von Bedeutung sind (z. B. Bourdieu 2015 [1980]). Da die intensiven Diskussionen um einen Practice Turn jedoch erst Anfang der 2000er Jahre und damit nicht mehr zu Lebzeiten Bourdieus aufkamen – zudem ist auch fraglich, inwieweit Bourdieu seine Praxeologie entsprechend eingeordnet hätte – erfolgt auch bei Bourdieu keine Systematisierung der hier als Theoriefamilie verstandenen Praxistheorien. Eine frühe Thematisierung praxistheoretischer Ansätze findet sich allerdings schon bei Ortner (1984), die u. a. auf die Arbeiten von Bourdieu und Giddens eingeht. Seit der Veröffentlichung von Schatzki et al. (2001) sind außerdem weitere zusammenführende Aufbereitungen und Sammelbände zu praxistheoretischem Denken und Forschen entstanden (z. B. Hörning & Reuter 2004; Schäfer et al. 2015; Schäfer 2016a). Unabhängig davon muss außerdem darauf hingewiesen werden, dass theoretische Auseinandersetzungen mit dem Begriff der Praxis bzw. der sozialen Praktiken bereits deutlich älter sind (Everts et al. 2011; Schatzki 1997).

Reckwitz unterscheidet zunächst zwischen *strukturtheoretischen Ansätzen*, dem des *Homo Oeconomicus* sowie dem des *Homo Sociologicus* und grenzt diese von vier weiteren Theoriefamilien ab, welche er zusammenfassend als *Kulturtheorien* (s. Exkurs A1 im Anhang) bezeichnet. Letztere kennzeichnen sich durch eine sozialkonstruktivistische Perspektive und unterteilen sich noch einmal in den *Mentalismus*, den *Textualismus*, den *symbolischen Interaktionismus* und schließlich die *Praxistheorien*. Diese verschiedenen sozialtheoretischen Ansätze unterscheiden sich nicht nur darin, dass sie unterschiedliche ontologische Grundannahmen treffen, sondern auch darin, dass sie den Begriff des Sozialen jeweils anders verorten (und damit jeweils einen anderen Fokus in der empirischen Betrachtung setzen). Dies lässt sich folgendermaßen (stark vereinfachend) auf den Punkt bringen (Reckwitz 2002, 246ff. u. 2003, 287ff.):

- Strukturtheoretische Ansätze verorten das Soziale in objektiven, nicht-sinnhaften Strukturen, welche sich den Individuen nicht direkt erschließen und nur über eine sozialwissenschaftliche Betrachtung aufgedeckt werden können. Dazu zählt Reckwitz die formale Soziologie von Georg Simmel, Emile Durkheims frühere Konzentration auf Arbeitsteilung und Bevölkerungsstruktur als ‚Ort des Sozialen‘ sowie die sozialen Gesetzmäßigkeiten im historischen Materialismus nach Marx.
- Der subjektivistische *Homo Oeconomicus* verortet das Soziale in den intendierten oder nicht intendierten Produkten subjektiver Interessendurchsetzung ‚auf Märkten‘, wobei die als zweckorientiert und rational betrachtete Einzelhandlung die kleinste Analyseeinheit darstellt. Diese Perspektive findet sich etwa in der schottischen Moralphilosophie (u. a. Adam Smith) und in den *Rational Choice*-Theorien.
- Der objektivistische *Homo Sociologicus* verortet das Soziale schließlich im Konsens über individuell festgelegter Normen und sozialer Rollen, die als determinierend für das Handeln der gesellschaftlichen Akteure erachtet werden, wie etwa im Werk von Talcott Parsons.

Die verschiedenen kulturtheoretischen Ansätze haben hingegen gemeinsam, dass sie das Soziale in symbolischen und kognitiven Wissensstrukturen verorten, aber sie unterscheiden sich jeweils darin, wie genau sie dies auflösen und betrachten.

- Der Mentalismus ist die älteste Variante der Kulturtheorien und verortet das Soziale im menschlichen Geist, weil dies der Ort sei, wo Wissen und Bedeutungsstrukturen ‚lokalisiert‘ seien. Der Mentalismus taucht in objektivistischer Variante auf (z. B. im Strukturalismus von Lévi-Strauss), wobei die Bedeutungsstrukturen als unbewusst wirkende Sinnzuschreibungen verstanden werden. Er taucht außerdem in subjektivistischer Variante auf (z. B. in der Phänomenologie von Alfred Schütz), wo die Bedeutungsstrukturen dagegen von den Akteuren bewusst erfahren werden.
- Der Textualismus verortet das Soziale außerhalb des Geistes in Texten, Symbolen, Diskursen und Kommunikation, d. h. in öffentlichen symbolischen Strukturen. Das Mentale findet sich nur in Form spezifischer Konzepte innerhalb eines Diskurses über etwas wieder, das

als mental bezeichnet wird. Der Textualismus lässt sich in die Varianten des Poststrukturalismus und der Semiotik, der radikalen Hermeneutik sowie der konstruktivistischen Systemtheorie nach Niklas Luhmann unterteilen.

- Der Intersubjektivismus verortet das Soziale in den zwischenmenschlichen Interaktionen und dabei auch in der Sprache. Akteure inkorporieren Bedeutungszusammenhänge und transferieren diese in den Interaktionen, wie dies beispielsweise in der Kommunikationstheorie nach Jürgen Habermas geschieht.

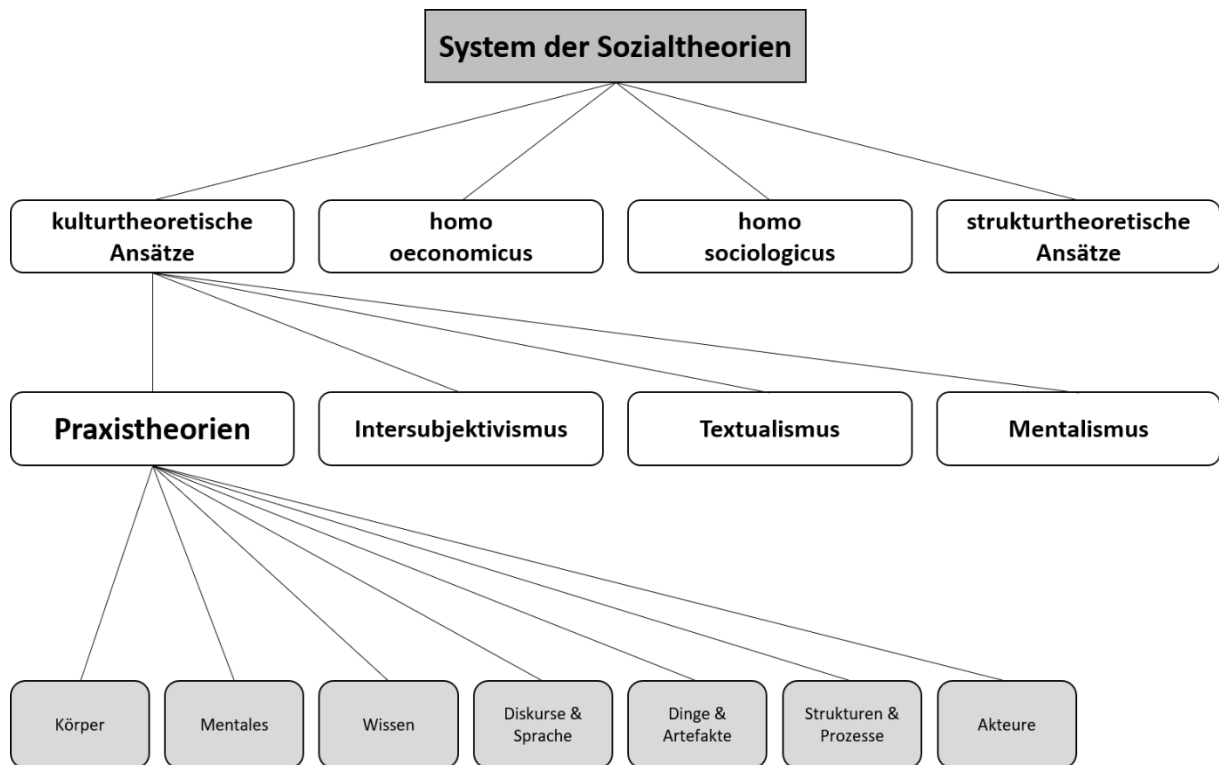


Abb. 5: Die Praxistheorien im System der Sozialtheorien

Quelle: Eigener Entwurf, basierend auf Reckwitz (2002, 2003)

Für die Praxistheorie(n), als vierte Variante der Kulturtheorien, lässt sich hingegen festhalten, dass das Soziale nicht notwendigerweise menschlichen Interaktionen bedarf und weder völlig außerhalb des Geistes noch völlig außerhalb des Körpers verortet ist:

„Der ‚Ort‘ des Sozialen sind die ‚sozialen Praktiken‘, verstanden als know-how abhängige und von einem praktischen ‚Verstehen‘ zusammengehaltene Verhaltensroutinen, deren Wissen einerseits in den Körpern der handelnden Subjekte ‚inkorporiert‘ ist, die andererseits regelmäßig die Form von routinisierten Beziehungen zwischen Subjekten und von ihnen ‚verwendeten‘ materialen Artefakten annehmen. Aus praxeologischer Perspektive geht es weniger um die empathische Totalität einer ‚Praxis‘, sondern darum, dass sich die soziale Welt aus sehr konkret benennbaren, einzelnen, aber miteinander verflochtenen Praktiken (im Plural) zusammensetzt: Praktiken des

Regierens, Praktiken des Organisierens, Praktiken der Partnerschaft, Praktiken der Verhandlungen, Praktiken des Selbst etc.“ (Reckwitz 2003, 289; Hervorh. i. O.).

Wie bereits eingangs erwähnt wurde, bedeutet diese Gegenüberstellung und Abgrenzung keineswegs, dass die jeweiligen theoretischen Perspektiven aller genannten Ansätze durch die Praxistheorie vollständig abgelehnt werden. Stattdessen dienen diese vielmehr als Inspirationsquelle zur Erarbeitung einer neuen theoretischen sowie auch methodologischen Perspektive, d. h. eines praxistheoretischen Forschungsprogramms (Hillebrandt 2014a; Schäfer et al. 2015; Schäfer 2016a), das dem Ziel der Überwindung der Dichotomie von Objektivismus und Subjektivismus sowie von Struktur und Handlung dient. Trotz dieses Anspruchs muss unterstrichen werden, dass Praxistheorien – ebenso wie andere sozialtheoretische Ansätze – als ‚theoretische Brille‘ betrachtet werden müssen, die immer nur spezifische Aspekte fokussieren können, während sie andere vernachlässigen (müssen):

“We hardly need mention that practice theory is not ‘true’ (in the sense of corresponding to the ‘facts’), nor are the other versions of social and cultural theory ‘false’ (or vice versa). After all, social theories are vocabularies necessarily underdetermined by empirical ‘facts’. As vocabularies they never reach the bedrock of a real social world, but offer contingent systems of interpretation which enable us to make certain empirical statements (and exclude other forms of empirical statements)” (Reckwitz 2002, 257).

Praxistheoretische Konzepte

Die spezifische Betrachtungsweise gesellschaftlicher Praktiken durch die Praxistheorie beruht auf der Annahme, dass alle Praxis auf vorangegangener Praxis aufbaut und daher ihre historische Bedingtheit und Genese erfasst werden muss. Darüber hinaus ist die parallele Erfassung von Dynamiken bzw. Veränderungen der Praxis einerseits und ihren Regelmäßigkeiten andererseits ein weiterer zentraler Untersuchungsaspekt (Hillebrandt 2014a; vgl. auch Reckwitz 2004b; Schmidt 2012). Um soziale Praktiken erfassen zu können beziehen praxistheoretische Ansätze eine Reihe von ‚Basiselementen‘ in die Analyse ein, welche in anderen Sozialtheorien je einen anderen Stellenwert haben oder aber dort überhaupt nicht berücksichtigt werden. Zentrale Begriffe bzw. Konzepte, welche aus praxistheoretischer Perspektive entscheidend für die Betrachtung sozialer Praktiken sind, umfassen den Körper, das Mentale, Wissen, Diskurse und Sprache, Dinge und Artefakte, Strukturen und Prozesse sowie Akteure. Diese Basiselemente lassen sich mit Reckwitz (2002, 251ff.) und Hillebrandt (2014a) folgendermaßen grob skizzieren:

- Im Sinne der Praxistheorie sind *Körper* die Orte der Praktiken sowie Orte sozialer Ordnung, d. h. Praktiken haben eine körperliche Seite. Dies wird etwa beim routinierten Einsetzen des Körpers in verschiedenen Situationen sichtbar, z. B. in Bezug auf intellektuelle und

emotionale Praktiken wie Reden und Lachen. Körper machen soziale Praktiken somit sichtbar.

- Soziale Praktiken haben neben der körperlichen auch eine *mentale Seite*. Sie implizieren routinierte Prozesse des subjektiven Verstehens, des Begehrens oder des Wissens, wie etwas zu tun ist. Ein praktisch handelnder Akteur muss in der Ausführung einer Praktik sowohl die körperlichen wie die mentalen Aspekte der Praktik beherrschen. Die mentalen Muster und ihr Wissen sind aber nicht ‚im Besitz‘ des Individuums, sondern sind Teil der Praktik. Die Grenzen des Internen und Externen von Körper und Mentalem sind also in den Praktiken fließend.
- Jede Praktik enthält spezifische Formen des *Wissens*. In der Praxistheorie geht es aber um mehr als ein *Knowing That* – es geht in erster Linie um ein *Knowing How*, d. h. um ein praktisches Wissen bzw. einen praktischen Sinn, welcher dazu führt, dass Praktiken erfolgreich ‚ausgeübt‘ werden können. Das Wissen ist dementsprechend größtenteils implizit, darüber hinaus historisch-kulturell spezifisch und es hält die einzelnen Akte des Handelns eines Akteures als Bestandteile von (übersubjektiven) Praktiken zusammen. Damit ist das Wissen ebenfalls kollektiv und geteilt. Wissen bezieht sich außerdem nicht nur auf das Verstehen, sondern auch auf Wege des Begehrens und Fühlens. Auch Wünsche und Emotionen sind dabei nicht an ein Individuum gebunden, sondern sind als Form des Wissens bereits Teil der Praxis und zwar als “a particular routinized mode of intentionality, i.e. of wanting or desiring certain things and avoiding others” (Reckwitz 2002, 254).
- Im Unterschied zum Textualismus und Intersubjektivismus verlieren *Diskurse* und *Sprache* in der Praxistheorie ihre herausragende Stellung. Diskursive Praktiken sind lediglich Praktiken unter anderen und sie sind nur im Zusammenspiel mit anderen Basiselementen sozialer Praxis denkbar: “A discursive practice also contains bodily patterns, routinized mental activities – forms of understanding, know-how (here including grammar and pragmatic rules of use), and motivation – and above all, objects (from sounds to computers) that are linked to each other” (Reckwitz 2002, 254f.). In diesem Sinne existiert Sprache nur im Gebrauch: Akteure schreiben in routinierter Weise bestimmten Dingen bestimmte Bedeutungen zu, welche damit zu für sie ‚lesbaren‘ Zeichen werden. Diese dienen dem Verstehen anderer Dinge und ermöglichen schließlich das aktive Handeln.
- Die Ausführung von sozialen Praktiken involviert zumeist die Nutzung von *Dingen* und *materiellen Artefakten*. Während erste sich auf die nicht durch Menschen verarbeiteten ‚Dinge der Natur‘ beziehen, sind mit den materiellen Artefakten solche Dinge gemeint, die durch Menschen geschaffen wurden. Beide Formen des Materiellen können zum Bestandteil von Praktiken werden und sind somit relevant für das Soziale. Zu bemerken ist, dass die Subjekt-Subjekt-Beziehung dabei keinen Vorrang vor der Subjekt-Objekt-Beziehung hat, da sich das Soziale letztlich auch im individuellen Handlungsakt einer einzelnen Person

wiederfindet, die im Zusammenspiel mit einem materiellen Gegenstand handelt (z. B. das Fahren eines Motorrads).

- In der Praxistheorie sind Praktiken zunächst als Routinen zu verstehen, aus welchen sich soziale *Strukturen* ergeben. So sind etwa Felder, Organisationen und Institutionen dadurch strukturiert, dass sie von routinierten Praktiken erzeugt werden. Aufgrund der inhärenten Tendenz zur (allerdings nie exakt gleichen) Wiederholung der Praktiken geht es also zunächst einmal um die Reproduktion dieser Strukturen. Das Verändern von Strukturen kann sich jedoch über das alltägliche und kontinuierliche Aufbrechen von Routinen, d. h. als *Prozess*, ereignen. Im Rahmen dieses Veränderungsprozesses können sich die Bedingungen etablierter Praktiken verändern, so dass diese in eine Krise geraten und nicht mehr oder nicht mehr so leicht ‚ausgeführt‘ werden können. Das Verändern der Praktiken führt damit zu sozialem Wandel.
- Während der Begriff des *Akteurs* im Zentrum klassischer Handlungstheorien in ihren jeweiligen Ausprägungen im homo oeconomicus und im homo sociologicus steht, hat dieser auch für die Praxistheorie eine wichtige Bedeutung. Akteure sind mit ihrem Körper und Geist als eine Art Träger und ‚Kreuzungspunkte‘ von Praktiken zu verstehen und sie tragen zu deren Reproduktion und/oder Veränderung bei. Akteure sind weder autonom noch befolgen sie Regeln in Konformität.

Aus dem bisher Geschriebenen ergibt sich eine grobe Systematisierung, mit deren Hilfe sich einzelne Praktiken also zunächst theoretisch beschreiben lassen. Praktiken sind als körperliche, performative Akte zu begreifen, die im Zusammenspiel mit materiellen Artefakten und/oder diskursiven Ressourcen und in gewisser Weise orts- und zeitunabhängig von verschiedenen Akteuren ausgeübt werden. Als kollektiv geteilte, routinierte und sich wiederholende Praktiken können sie empirisch erfasst werden, weil sie sich – über einen unbestimmten Zeitraum hinweg – regelmäßig ereignen und damit reproduziert werden. In diesem Sinne sind sie historisch bedingt und weisen eine relative Stabilität auf, die allerdings Veränderungen miteinschließt. Als ein “temporally unfolding and spatially dispersed nexus of doings and sayings” (Schatzki 1996, 89) können Praktiken zudem immer nur als Folgepraktiken verstanden werden, die aufeinander aufbauen (vgl. Hillebrandt 2014a, 58ff.; Nicolini 2017, 21f.; s. Kap. 3.3.3.1):

“In sum, the appeal of the practice-based approach lies in its capacity to describe important features of the world we inhabit as something that is routinely made and re-made in practice, using tools, discourse and our bodies. From this perspective, the social world appears as a vast array or assemblage of performances made durable by being inscribed in skilled human bodies and minds, objects and texts and knotted together in such a way that the results of one performance become the resource for another” (Nicolini 2017, 20).

So wie die Einzelhandlungen eines Individuums nicht isoliert ausgeübt werden, sondern Bestandteile von Praktiken sind, stehen allerdings auch einzelne Praktiken nicht isoliert

nebeneinander. Denn in der Regel sind Praktiken in größere gesellschaftliche Kontexte eingebunden, so dass es zu einer ‚Verkettung‘ einzelner Praktiken kommt. Geschieht die Verkettung von Praktiken mit einer gewissen Regelmäßigkeit, dann können Praxisformen und Praxisformationen als größere ‚Komplexe von Praktiken‘ entstehen. Für die empirische Arbeit bedeutet dies, dass je nach Umfang der leitenden Fragestellung neben einzelnen Praktiken also auch größere Ausschnitte der sozialen Praxis in den Fokus rücken können (vgl. Hillebrandt 2014a, 59f. u. 102ff.; Schatzki 2011). Übertragen auf die vorliegende Studie ließe sich dementsprechend eine grobe Hierarchisierung vornehmen, die für die Zwecke der Veranschaulichung an dieser Stelle bereits kurz auf die empirischen Einblicke vorausgreift:

Eine soziale Praktik wie die körperliche Ausübung des Motorrad-Taxi-Fahrens kann sich im Zusammenspiel mit anderen Praktiken (z. B. der routinierte Umgang mit Fahrgästen) zu einer Praxisform verbinden, die als ‚Ausführung der Mobilitätsdienstleistung‘ bezeichnet werden könnte. Diese Praxisform ist aber nur ein Ausschnitt, der sich mit anderen Praxisformen verkettet (z. B. Selbstregulierung, Wege des Fahrzeugerwerbs und Arbeitsbeziehungen). Diese verschiedenen und miteinander verbundenen Praxisformen konstituieren schließlich die Praxisformation der Motorrad-Taxi-Dienstleistung, die mit Bourdieu (s. Kap. 3.3.2) in der vorliegenden Studie als soziales Feld konzipiert wird. Das Ziel der empirischen Erfassung dieser so definierten Ausschnitte der Praxis ist, wie bereits erwähnt, nicht die vollständige Beschreibung der Gesamtheit der Praxis (was schlicht nicht möglich wäre), sondern vielmehr das Verstehen von praktischen Abläufen, die unter Einbindung verschiedener Praxiselemente (s. oben) das gesellschaftliche Alltagshandeln ermöglichen und begrenzen (Hillebrandt 2014a; Reckwitz 2003). In diesem Sinne lässt sich auch die nachstehende Einschätzung De Certeaus verstehen:

“Everyday practices depend on a vast ensemble which is difficult to delimit but which we may provisionally designate as an ensemble of procedures. The latter are schemas of operations and of technical manipulations ... [It] is possible, if not to define them, at least to clarify their functioning” (De Certeau 1984, 43).

Das Herausarbeiten dieser ‚Funktionsweise‘ der Praktiken, die dafür notwendige Berücksichtigung ihrer verschiedenen Ebenen sowie ihrer verschiedenen zuvor genannten Basiselemente hat – neben einer inhaltlichen Erweiterung bzw. Neujustierung sozialwissenschaftlicher Forschung durch die Praxistheorie – auch methodologische Konsequenzen (s. Kap. 4.2.1). Im Folgenden wird aufbauend auf der in diesem Kapitel vorgenommenen Skizzierung zentraler praxistheoretische Annahmen und Konzepte Bourdieus Entwurf einer Theorie der Praxis als weiterer konzeptionell-theoretischer Bezugspunkt der vorliegenden Studie eingeführt.

3.3.2 Pierre Bourdieus ‚Entwurf einer Theorie der Praxis‘

Pierre Bourdieus praxistheoretische Variante, oft als *Praxeologie* bezeichnet, bildet einen zentralen Bezugspunkt im Rahmen der Formulierung geteilter Grundannahmen, der Entwicklung eines Basisvokabulars und schließlich der Systematisierung der Theriefamilie der Praxistheorien (Hillebrandt 2014a; Reckwitz 2003; Schäfer 2016b). Der Beitrag Bourdieus kann darin gesehen werden, dass sein Ansatz vor allem die Bedingungen der Praxis erfasst, d. h. konkret die beschränkenden und ermöglichenden Aspekte der Lebensumstände der gesellschaftlichen Akteure, welche darüber entscheiden, an welchen sozialen Praktiken bestimmte Akteure in welcher Weise partizipieren können und welche Ausschlussmechanismen dies ggf. verhindern. Andersherum lässt sich festhalten, dass Bourdieus praxistheoretischer Entwurf weniger gut für die Beschreibung der konkreten Praxis, also des praktischen Vollzugs konkret benennbarer sozialer Praktiken geeignet ist (Caldwell 2012, 295f.; Saalman 2014, 202f.; Schatzki 1997; Wagenseil 2014, 169ff.). Daher lässt sich argumentieren, dass die Perspektiven und Konzepte der ‚allgemeinen Praxistheorie‘ und der Praxeologie Bourdieus sich also gegenseitig ergänzen und sich daher sinnvoll miteinander kombinieren lassen. Wie bei den Theorien sozialer Praktiken allgemein ist zunächst auch bei Bourdieu eine Kritik an der Annahme einer Dichotomie von Struktur und Handlung bzw. am Objektivismus einerseits und am Subjektivismus andererseits ein wesentlicher Ausgangspunkt seiner Formulierung einer Praxistheorie:

„Bourdieu lehnt die strukturalistische Vorstellung von Praxis als einer mechanischen Ausführung eines vorgegebenen ‚Reglements‘ ab und betont stattdessen die Spielräume, die die Akteure zu kreieren und für ihre Zwecke zu nutzen wissen. Er wendet sich gleichzeitig gegen die Vorstellung von Praxis als einer von den Individuen völlig frei und vollständig bewusst hervorgebrachten Verkettung von zielgerichteten, rationalen Handlungen“ (Lippuner 2012, 126).

Das Ziel seines Entwurfs einer Theorie der Praxis (Bourdieu 2012 [1972]) ist es, diese sich ihm nach nur scheinbar widersprechenden Positionen zusammenzuführen, indem er ihre jeweiligen Erklärungspotenziale aufgreift und zugleich ihre Grenzen aufzeigt. Soziale Individuen bzw. Subjekte werden dabei als gesellschaftlich geprägte Akteure verstanden, denen innerhalb bestimmter struktureller Grenzen ein gewisser und von der jeweiligen objektiven (Macht-) Position abhängiger Handlungsspielraum zugestanden wird. Wie genau die Akteure diesen Handlungsspielraum ausnutzen (können) und welche strukturellen Grenzen ihnen gesetzt sind, hängt von mehreren Dingen ab: von ihrer gesellschaftlichen Stellung bzw. relativen sozialen Position, die sich u. a. aus der beruflichen Stellung des jeweiligen Akteurs ergibt, ihren Ressourcen (Kapital) und ihren jeweiligen Dispositionen (Habitus). Zugleich wird über diese Ausprägungen das Zusammenspiel von gesellschaftlichen Bereichen (Feldern), in denen ein Akteur aktiv ist, und den Handlungen (Praxis) der Akteure vermittelt (Barlösius 2011; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Lippuner 2012). Im Folgenden werden diese zentralen und eng verzahnten Konzepte Bourdieus in ihren Grundzügen beschrieben.

Feld

Gesellschaftliches Handeln findet Bourdieu zufolge stets in sozialen Räumen statt, die er als Felder (*Champs*) konzipiert (Bourdieu 2015 [1980]). Diese Felder sind hinsichtlich ihrer Anzahl, Grenzen, Ausgestaltung und Bedeutung zunächst unbestimmt und ihre Existenz und jeweiligen Strukturen lassen sich nur über empirische Beobachtung erfassen und begründen. Losgelöst von einem empirischen Kontext ist daher grundsätzlich zunächst relativ offen, was als ein Feld bezeichnet werden kann. Ähnlich zu den Systemen der Systemtheorie (System der Ökonomie, der Politik, der Religion usw.) können aber z. B. zentrale gesellschaftliche Bereiche ‚als Ganzes‘ mit dem Feldkonzept erfasst werden (Feld der Ökonomie, der Politik, der Religion usw.). Auch gesellschaftliche Teilbereiche, die diesen untergeordnet sind, können als Felder verstanden werden, solange sich dies über den konkreten empirischen Zusammenhang begründen lässt (z. B. die Finanzwirtschaft als ‚Sub-Feld‘ des ökonomischen Feldes). Letzteres ist davon abhängig, ob sich spezifische Eigenschaften (d. h. ‚Feldeffekte‘) finden lassen, welche für den als Feld verstandenen gesellschaftlichen Bereich konstitutiv sind und diesen von anderen gesellschaftlichen Bereichen relativ eindeutig abgrenzen (Barlösius 2011; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Rehbein & Saalman 2014).

Während gesellschaftliche Akteure stets gleichzeitig in unterschiedliche Felder eingebunden sind, können sich soziale Felder auch überschneiden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass es sich bei Feldern nicht um einen absoluten, d. h. physisch-materiellen Container-Raum handelt, in dem sich eine Ansammlung von Dingen und Individuen befindet. Die Felder sind vielmehr als ein relationaler Raum zu verstehen, der sich aus den (sozialen) Positionen der Akteure und den Beziehungen zwischen ihren Positionen ergibt (Barlösius 2011; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Lippuner 2012). Diese relationale Perspektive ist grundlegend für die Sozialtheorie Bourdieus und lässt sich in all seinen Konzepten wiederfinden.

Die Akteure der Felder haben gemein, dass sie die allgemeinen Regeln (oder vielleicht besser: Bedingungen) des jeweiligen Feldes teilen und anerkennen. Das heißt, dass sich die Akteure – ohne sich notwendigerweise darüber verständigt zu haben – darüber einig sind, dass das, worum es in dem Feld geht (z. B. materielle Ressourcen, Entscheidungen, Bedeutungszuschreibungen, Meinungen, Einfluss), sozusagen ‚der Mühe wert ist‘. Daraus ergibt sich die *Illusio* des Feldes, welche als das spezifische Interesse der Akteure des Feldes verstanden werden kann, gegeneinander um diejenigen materiellen oder symbolischen Güter zu ringen, um deren Verteilung es im jeweiligen Feld geht (Barlösius 2011; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2015 [1980]). Diese von Bourdieu zum Teil als sozialer Kampf (*Lutte*) oder auch als Konflikt (*Conflit*) bezeichneten Auseinandersetzungen zielen auf eine Festigung oder Verbesserung der Stellung der Akteure einerseits und auf einen Gewinn an Entscheidungs- oder Lenkungsmacht²¹

²¹ Bourdieus symbolischer Machtbegriff muss, wie auch die Konzepte von Feld, Kapital und Habitus, als relationaler Begriff verstanden werden. In diesem Sinne resultiert Macht aus der relativen Position bzw. der relativen

und/oder auf einen Gewinn an materiellen und immateriellen bzw. symbolischen Ressourcen (z. B. Anerkennung) andererseits (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2014 [1979], 261ff.; Staab & Vogel 2014).

Bei den sozialen Kämpfen um die Behauptung oder Stärkung der jeweiligen Positionen versuchen die je dominierenden Klassen eines Feldes die ‚Distinktionsgewinne‘ der untergeordneten Klassen abzuwehren und bestehende gesellschaftliche Strukturen zu bewahren (Bourdieu 2014 [1979]; Rehbein 2014a). Bourdieu verwendet hierfür den Begriff der Orthodoxie. Andersherum versuchen die untergeordneten Klassen ihre Positionen zu verbessern und bestehende gesellschaftliche Strukturen in Frage zu stellen, um die jeweils eigene Stellung zu verbessern. Dies bezeichnet Bourdieu als Heterodoxie. In diesem Sinne geht es also um Machtgewinn bzw. um einen Ausbau der eigenen Ressourcen bzw. Kapitalien. Zu erwähnen ist allerdings, dass die Tendenz zum Akzeptieren der Bedingungen des jeweiligen Feldes und damit das Nicht-in-Frage-Stellen bestehender (Herrschafts-)Strukturen, was Bourdieu als *Doxa* (d. h. ‚natürliche Einstellung‘) bezeichnet, in dieser Hinsicht grundsätzlich hemmend wirken (Barlösius 2011; Bourdieu 2012 [1972]; Koller 2014a). Mit Blick auf diese Grundannahme lässt sich auch ein erster Anhaltspunkt dafür finden, warum die Reproduktion gesellschaftlicher Strukturen (bzw. Praktiken) eine dominante Stellung in Bourdieus Praxeologie innehat. Vollständig nachvollziehen lässt sich dieser Sachverhalt durch die Berücksichtigung der Bedeutung von *Kapital* sowie des jeweiligen *Habitus* der Akteure des Feldes (s. unten), die mit dem Feld stets in einem relationalen Verhältnis stehen (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]).

Kapital

Das Kapital (*Capital*), um das es in den sozialen Kämpfen der Felder geht, wird von Bourdieu metaphorisch als ‚Spieleinsatz‘ beschrieben, welches von den Akteuren auf dem ‚Spielfeld‘ (d. h. dem jeweiligen Feld) eingesetzt wird, um ihre spezifischen Interessen durchzusetzen. Die Spieleinsätze bzw. das Kapital sind dabei zugleich Mittel und Zweck der Bemühungen. Umfang und Struktur des Kapitals bestimmen über die Erfolgsaussichten eines Akteurs im betreffenden Feld (materielle und/oder symbolische) Gewinne zu erzielen (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2014 [1979]). Das Kapital unterteilt sich in die drei Grundarten des (1) ökonomischen Kapitals, des (2) kulturellen Kapitals und des (3) sozialen Kapitals. Zugleich können diese Kapitalsorten je nach kontextuellem Zusammenhang die Form des (4) symbolischen Kapitals einnehmen (Bourdieu 1983, 1986, 2014 [1979]). Die Kapitalsorten lassen sich folgendermaßen skizzieren:

Zu (1): Am einfachsten ist zunächst das ökonomische Kapital zu beschreiben, das in Bourdieus Konzeption dem entsprechenden Begriffsverständnis der Wirtschaftswissenschaften gleicht:

Kapitalverfügbarkeit eines Akteurs im Verhältnis zu anderen Akteuren des Feldes (vgl. Bittlingmayer & Bauer 2014; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 263).

„Das ökonomische Kapital ist unmittelbar und direkt in Geld konvertierbar und eignet sich besonders zur Institutionalisierung in der Form des Eigentumsrechts“ (Bourdieu 1983, 185).

Zu (2): Die zweite Kapitalform, das kulturelle Kapital, ist dagegen komplexer. Sie umfasst wiederum drei Formen und zwar das inkorporierte, das objektivierte und das institutionalisierte Kulturkapital (Bourdieu 1983, 185ff.; Bourdieu 1986, 17ff.). Das inkorporierte kulturelle Kapital beinhaltet all das, was ein Akteur im Laufe seines Lebens gelernt hat. D. h. bewusst erlerntes, diskursives Wissen (z. B. Schulbildung) wie auch implizites Wissen über praktische Abläufe, Verhaltensweisen etc. in spezifischen Situationen (z. B. die Fähigkeit ein Fahrzeug zu steuern oder sich im Restaurant ‚angemessen‘ zu verhalten). In seiner objektivierten Form erscheint das kulturelle Kapital in einer materialisierten Art und Weise. Das bedeutet, es kann sich etwa als Gemälde, Schriftwerk oder Instrument darstellen. Um das kulturelle Kapital als Objekt verstehen oder nutzen zu können, bedarf es wiederum des inkorporierten Kulturkapitals als Voraussetzung (etwa die Fähigkeit des Lesens, um ein Buch erschließen zu können). Eine weitere Eigenschaft des objektivierten Kulturkapitals ist, dass es sich in bestimmten Fällen in ökonomisches Kapital ‚umwandeln‘ lässt (z. B. als Tauschwert eines wertvollen Gemäldes). Zu berücksichtigen ist, dass diese Umwandlungsmöglichkeit von Kapitalsorten prinzipiell für alle Kapitalsorten gilt; ob eine Umwandlung stattfinden kann und stattfindet, hängt aber vom jeweiligen Kontext ab. In seiner institutionalisierten Form (z. B. Bildungstitel) dient das Kulturkapital im Rahmen verschiedener gesellschaftlicher Zusammenhänge als eine Art Eintrittskarte (z. B. Zugang zum Hochschulsystem oder als Voraussetzung für berufliche Tätigkeiten). Auch diese Kapitalform kann wiederum in ökonomisches Kapital umgewandelt werden (z. B. durch Erlangung einer gut bezahlten beruflichen Position auf Grundlage eines zuvor erlangten Bildungstitels).

Zu (3): Das soziale Kapital resultiert aus der Einbindung in oder der Zugehörigkeit von Akteuren zu sozialen Gruppen. Es äußert sich etwa in der tatsächlichen, potenziellen oder antizipierten Unterstützung durch andere Akteure, die derselben Gruppe angehören, und es verschafft Zugang zu bestimmten materiellen und immateriellen Ressourcen. Damit spielen auch hier wiederum die anderen Kapitalsorten eine wichtige Rolle: Denn der „Umfang des Sozialkapitals, das der einzelne besitzt, hängt demnach sowohl von der Ausdehnung des Netzes von Beziehungen ab, die er tatsächlich mobilisieren kann, als auch von dem Umfang des (ökonomischen, kulturellen oder symbolischen) Kapitals, das diejenigen besitzen, mit denen er in Beziehung steht“ (Bourdieu 1983, 191ff.).

Zu (4): Schließlich ist das symbolische Kapital zu nennen, das als eine Art Sonderform der übrigen Kapitalsorten zu verstehen ist (Bourdieu 1983, 2012 [1972], 2015 [1980]). Die oben genannten Kapitalformen können nämlich als symbolisches Kapital wirksam werden, ohne dass sie notwendigerweise direkt ‚eingesetzt‘ werden müssen. Die Voraussetzung dafür ist, dass die Kapitalsorten dann jeweils auch als solche anerkannt werden: Beispielsweise kann das hohe ökonomische Kapital eines Akteurs als symbolisch vermitteltes Kapital den Zugang zu

Kredit erleichtern, d. h. die Kreditwürdigkeit des Akteurs erhöhen, während das inkorporierte und institutionalisierte kulturelle Kapital eines anderen Akteurs dazu führt, dass dieser beispielsweise als öffentlich anerkannter Experte für ein bestimmtes Sachgebiet in eine Talkshow eingeladen wird.

Neben diesen Hauptkapitalsorten können, je nach den Besonderheiten des untersuchten Feldes, auch weitere Kapitalsorten wirksam werden. Unter anderem lässt sich in Zusammenhang mit dem Auf- und Ausbau organisatorischer Kompetenzen größerer Vereinigungen und ihrer Fähigkeit zur Umsetzung institutioneller Ziele von ‚Organisationskapital‘ sprechen (vgl. Dederichs & Hillebrandt 2004; Janning 2004). Darüber hinaus lässt sich das politische Kapital nennen (Bourdieu 2018 [1994]). Benit-Gbaffou und Katsaura (2014, 1813f.) nutzen dieses Konzept, um im südafrikanischen Kontext die politische Legitimität von Community Leadership in Johannesburg zu beschreiben: Je größer Führungskompetenz, Charisma, Verhandlungsgeschick, Fähigkeit zur öffentlichen Rede etc. der Community Leader ist, umso größer ist das politische Kapital, das eingesetzt werden kann, um politische Entscheidungen herbeizuführen. Von diesem ‚personengebundenen‘ politischen Kapital kann das ‚delegierte Kapital‘ (*Capital of Delegation*) unterschieden werden (Benit-Gbaffou & Katsaura 2014, 1814; Bourdieu 1981, 1984a, 2018 [1994]). Dieses Kapital resultiert daraus, dass einem politischen Feldakteur ein Mandat verliehen wird, das diesem Akteur bestimmte Kompetenzen zur Durchsetzung der öffentlichen Interessen der Wählerschaft zuschreibt.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass bei der Betrachtung eines jeden Feldes also herausgearbeitet werden muss, welche spezifische Kapitalsorte die jeweils dominierende(n) ist (sind). Während die Sonderformen des Kapitals stets feldspezifisch sind, können die Hauptkapitalsorten des ökonomischen, sozialen, kulturellen und symbolischen Kapitals prinzipiell in jedem Feld eine Wirkung entfalten.

Habitus

Die Möglichkeiten und Grenzen des Handelns der Akteure eines Feldes sind also wesentlich abhängig von der jeweiligen Verfügungsmacht über Kapital sowie den jeweiligen sozialen Positionen. Diese dürfen jedoch nicht als Determinanten des Handelns verstanden werden, sondern lediglich als dessen Bedingung sowie als Ausgangs- und Bezugspunkt. Um zwischen einem Feld und der Praxis eines Akteurs, also zwischen Struktur und Handlung (bzw. Handlungsfähigkeit/Agency) vermitteln zu können, hat Bourdieu das Konzept des Habitus (*Habitus*) entwickelt (Barlösius 2011; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2015 [1980]).

Der Habitus bezeichnet die ‚Leib gewordene Geschichte‘ der Akteure eines Feldes. Er lässt sich vereinfacht etwa als Lebensstil, Gewohnheit, Haltung, Anlage oder Erscheinungsbild einer Person (oder sozialen Gruppe) verstehen und umfasst ihre Wahrnehmungs-, Denk-, Bewertungs- und Handlungsschemata oder kurz: ihre Dispositionen. Die Dispositionen sind das Ergebnis der Ansammlung von Erfahrungen, Erlebnissen und Wissen über die soziale Laufbahn eines

Individuums hinweg. Sie sind weder bei der Geburt vorhanden noch vorbestimmt.²² Für die Entwicklung des Habitus sind zunächst vor allem die (frühe) Sozialisation und die Bildung des Individuums bedeutend. Darüber hinaus sind jedoch die Lernfähigkeit und Prozesshaftigkeit des Habitus hervorzuheben. D. h. durch neue Erfahrungen kann sich der Habitus stets weiterentwickeln und auch verändern (Barlösius 2011; Bourdieu 2014 [1979], 187ff.; Krais & Gebauer 2014, 61; Schwingel 2011, 60ff.). Dies macht, wie es auch die Praxistheorien insgesamt einfordern, eine historische Betrachtung der Akteure und ihrer Praktiken erforderlich. Teilen Akteure eine ähnliche soziale Position und weisen ähnliche Lebensumstände auf, dann können entsprechend auch ihre Dispositionen vergleichbare Merkmale aufweisen. In diesem Sinne lässt sich dann von einem Klassen- oder auch Gruppenhabitus sprechen (Bourdieu 2015 [1980], 111f.; Schäfer 2013, 119f.).

Der Habitus wirkt nicht mechanisch und steuert das Handeln der Akteure, ist also nicht deterministisch, wie es Kritiker der Bourdieu'schen Praxeologie oft unterstellen (z. B. Alexander 1995; King 2000; Jenkins 1982). Der Habitus wirkt vielmehr als Referenzrahmen, d. h. er beeinflusst Wahrnehmung und Denken der Akteure und macht damit bestimmte Interpretationen sozialer Situationen wahrscheinlich, ohne diese Interpretationen jedoch vollständig zu bestimmen. Die Wahrnehmungs- und insbesondere die Denk- und Bewertungsschemata lassen sich grob in Alltagstheorien zur Interpretation der Welt, in ethische Normen zur Beurteilung gesellschaftlicher Handlungen und in ästhetische Maßstäbe (‚Geschmack‘) unterteilen (Bourdieu 2012 [1979]; Schwingel 2011, 62). Ausgehend von den dadurch beeinflussten Interpretationen sozialer Situationen handeln Akteure, wobei offenbleibt, wie genau sie ihren Handlungsspielraum ausnutzen können. Der Habitus führt lediglich dazu, dass Akteure mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit in einer bestimmten Situation auf eine bestimmte Art und Weise handeln, ohne dass dies notwendigerweise so geschehen muss.²³ Bourdieu bezeichnet den Habitus in diesem Zusammenhang auch als *Modus Operandi*, der im Wechselspiel mit den sozialen Feldern gesellschaftliche Strukturen herstellt und reproduziert (Barlösius 2011, 57ff. u. 84f.; Bourdieu 2012 [1972], 164f.; Rehbein & Saalman 2014, 111f.).

Es kann argumentiert werden, dass insbesondere in denjenigen (Alltags-)Situationen, in denen Akteure eher routiniert und unbewusst handeln, der Habitus stärker zum Tragen kommt. Dagegen führen neue oder ungewohnte Situationen, in denen Akteure bewusst reflektieren müssen, etwa weil sie auf Unbekanntes treffen, dazu, dass ihr Habitus nur einen bedingten Einfluss hat oder aber sogar „außer Kraft gesetzt“ werden kann (Schwingel 2011, 61). Hier wird dann das strukturelle Element zurückgestellt, während die Handlungsfreiheit der Akteure wichtiger wird. Dies ist potenziell auch ein Moment, in dem soziale Strukturen (und diesen zugrunde liegenden

²² Anzumerken ist, dass sich das Begriffsverständnis der Disposition hier stark von demjenigen unterscheidet, das z. B. in der Psychologie vorherrscht.

²³ Als ein plakatives Beispiel ließe sich nennen: ‚Wer kulturell/künstlerisch gebildet ist, geht in Theater und Museen‘ und ‚wer in dieser Hinsicht weniger gebildet ist, besucht wahrscheinlich kein klassisches Konzert‘, um zwei Beispiele aus dem Kontext der Untersuchungen Bourdieus zur französischen Gesellschaft der 1960er Jahre anzuführen (Bourdieu 2012 [1979]).

Praktiken) unter Umständen aufgebrochen und verändert werden können oder neue Strukturen entstehen (vgl. Barlösius 2011, 85ff.; Ebrecht 2004; Suderland 128; s. unten). Dieser letztgenannte Aspekt, d. h. die Dialektik von Reproduktion und Wandel sozialer Praxis, ist ein wesentlicher Diskussionspunkt praxistheoretischer Ansätze sowie der Praxeologie Bourdieus und wird im nächsten Kapitel näher betrachtet.

3.3.3 Dimensionen sozialer Praktiken

Aufbauend auf den oben skizzierten Grundlagen der praxistheoretischen Denkweise und den Konzepten der Bourdieu'schen Praxeologie werden im folgenden Kapitel vier für die vorliegende Arbeit zentrale Dimensionen sozialer Praktiken in den Blick genommen. Diese beziehen sich auf das Wechselspiel von Reproduktion und Transformation sozialer Praktiken (Kap. 3.3.3.1), das sich in den sozialen Praktiken aufspannende Verhältnis von Regelmäßigkeit und Regelhaftigkeit (Kap. 3.3.3.2), den Begriff des Marktes, der als ökonomisches Feld verstanden wird (Kap. 3.3.3.3), sowie auf die materiellen und räumlichen Aspekte sozialer Praktiken (Kap. 3.3.3.4).

3.3.3.1 Reproduktion und Wandel

Die Praxistheorie, welche die Gegensätze von Objektivismus und Subjektivismus sowie Struktur und Handlung überwinden möchte, muss auch eine Antwort auf die Frage nach dem Verhältnis von Reproduktion und Wandel sozialer Strukturen bzw. sozialer Praktiken finden. Mit anderen Worten: Wie und unter welchen Bedingungen werden soziale Praktiken so reproduziert, dass ihre Strukturen unverändert bleiben oder sich weiter festigen? Und wie und unter welchen Bedingungen können sich kleinere oder größere Veränderungen ergeben, die zu einem Wandel von sozialen Praktiken führen, diese obsolet werden lassen oder auch zur Etablierung neuer Praktiken beitragen?

Als theoretisches Problem erweist sich für die Praxistheorie zunächst, dass im Kernkonzept der sozialen Praktiken – die als erlernte, kollektiv geteilte und mit praktischem Sinn verknüpfte Handlungsketten betrachtet werden – ihre Reproduktion gewissermaßen angelegt ist. Soziale Praktiken werden in diesem Sinne auf Grundlage der Dispositionen des Habitus und eines unbewusst wirkenden praktischen Sinns routiniert ausgeübt (Bourdieu 2015 [1980]; Reckwitz 2003; Rehbein & Saalman 2014; s. oben). Problematisch wäre es nun, wenn man den sozialen Praktiken damit zugleich eine dauerhafte Stabilität und Unveränderbarkeit unterstellte. Ein solches Verständnis ließe den sozialen Akteuren kaum Möglichkeiten für Spontanität, bewusstes Handeln und Innovationen und ließe damit gesellschaftlicher Transformation keinen Raum (Schäfer 2016c, 138f.).

Soziale Praktiken als Wiederholung

Mit Schäfer (2013, 91ff. u. 118) lässt sich argumentieren, dass Bourdieus Praxeologie in erster Linie die Stabilität sozialer Strukturen erklären kann, was er auf Bourdieus Annahme einer Homogenität von Feld und Habitus zurückführt (vgl. Bourdieu 2012 [1979], 162ff.). Um eine damit verbundene Überbetonung der in den sozialen Praktiken angelegten Routinehaftigkeit zu vermeiden und der „Instabilität der Praxis“ gerecht zu werden, schlägt Schäfer (2013, 44ff. u. 2016b, 140ff) anknüpfend an die poststrukturalistischen Arbeiten von Deleuze (1992) und Derrida (1999) nun vor, soziale Praktiken bzw. die soziale Praxis allgemein nicht in Routinen, sondern in Wiederholungen zu denken. Im Sinne von Deleuze sei „Wiederholung als Wiederholung des Nicht-Identischen“ zu verstehen. In jede Wiederholung ist demnach eine gewisse Dynamik eingeschrieben, welche dazu führt, dass soziale Praktiken jedes Mal, wenn sie von Akteuren ausgeübt werden, immer ein klein wenig anders ablaufen und damit also höchstens in Grenzsituationen 1:1 wiederholt werden. Dies kommt auch in Derridas Konzept der Iterabilität zum Ausdruck, wonach Wiederholung „als eine Wiederholung ohne Original zu begreifen [ist], die stets Veränderung einschließt“ (Schäfer 2016c, 141).

Ein solches dynamisches Verständnis von Wiederholung erlaubt es, das Verhältnis von Reproduktion und Wandel sozialer Praktiken besser aufzulösen und dabei die Annahme dauerhaft stabiler Strukturen zurückzuweisen. Soziale Praktiken werden hierbei als sich wiederholende, wiederholte und wiederholbare Formationen betrachtet: Kollektiv geteilte, *sich wiederholende* Praktiken werden von den mit ihnen vertrauten Akteuren erlebt, erkannt und mit Sinn belegt. Sie sind Bestandteil des Erfahrungshorizonts der Akteure und können von ihnen dadurch in entsprechenden sozialen Situationen ‚abgerufen‘ und ausgeübt werden. Soziale Praktiken sind zudem *wiederholte* Formationen. Sie bestehen nur solange, wie sie regelmäßig von sozialen Akteuren ausgeübt werden. Wäre dem nicht so, dann wäre dies ein Hinweis darauf, dass sie keine (Alltags-)Relevanz mehr hätten. Sie würden in der Folge von den sozialen Akteuren ‚verlernt‘ und schließlich verschwinden. Schließlich sind soziale Praktiken *wiederholbare* Formationen. Diese Eigenschaft ist letztendlich die Bedingung für sozialen Wandel (Schäfer 2016c, 141f.):

„Als *wiederholbare* Formation schließlich können Praktiken prinzipiell von ihrem Kontext gelöst und mit neuen Kontexten verbunden werden. In jede Form von Stabilität ist somit auch eine Transformation inbegriffen, in der sich die Bedeutung einer Praxis verändern kann. Jede Wiederholung kann eine Verschiebung der Praxis zur Folge haben ... Die Praxistheorie enthält ... keine Vorannahmen darüber, ob ein gegebenes Phänomen stabil ist, sondern beleuchtet die Dauer, Stabilität und Ausdehnung spezifischer Praktiken, die konkreten Mechanismen, von denen ihre Wiederholung abhängig ist, sowie die möglichen Verschiebungen oder Zusammenbrüche ihrer Wiederholungen“ (Schäfer 2016c, 142; Hervorh. i. O.).

Mit diesem Verständnis von Wiederholung scheint nun der Widerspruch von Reproduktion und Wandel der sozialen Praxis aufgelöst zu sein. Soziale Praktiken beinhalten demzufolge immer

beides: Eine Tendenz zur (nie exakt möglichen) Reproduktion bestimmter für die jeweilige Praktik typischer Handlungsakte und Handlungsabfolgen und zugleich eine latente Offenheit gegenüber Veränderungen, die sich aus der Kombination der in der Wiederholung enthaltenen Ungenauigkeiten/Unschärfe sowie letztendlich auch der Unvorhersehbarkeit und Kontingenz der sozialen Alltagspraxis ergeben können. Soziale Praktiken können somit über die Praxis umgestaltet, umgedeutet und ergänzt werden, sie können aber auch verschwinden und neu entstehenden Praktiken weichen. In einigen der Praxistheorie nahestehenden Konzeptionen kann die Transformation sozialer Praktiken schließlich auch durch Subversion provoziert werden, wie z. B. die Arbeiten von Judith Butler (s. dazu Reckwitz 2004b) oder Michel De Certeau (1984) nahelegen.

Wandel durch Subversion

Diese Möglichkeit der sozialen Transformation lässt sich beispielsweise mithilfe einer Unterscheidung beschreiben, die von Michel de Certeau in seinem einflussreichen Werk *The Practice of Everyday Life* (1984) getroffen wird, nämlich diejenige zwischen *Strategie* und *Taktik*. De Certeau, der auf den Arbeiten Bourdieus aufbaut und dessen Argumente weiterentwickelt, spricht – anders als Bourdieu²⁴ – von Strategien um auf die Art und Weise hinzuweisen, in der diverse übergeordnete gesellschaftliche Strukturen (z. B. ein bestimmter Industriezweig, eine Universität, ein Straßennetz) von einflussreichen Akteuren, wie etwa “a proprietor, an enterprise, a city, a scientific institution” unter Berücksichtigung rationaler Kalküle hergestellt und kontrolliert werden (De Certeau 1984, xix). De Certeau ist nun vor allem daran interessiert, inwieweit weniger einflussreiche Gruppen und Individuen, die er als Nutzer dieser sozialen und räumlichen Strukturen betrachtet, mit diesen interagieren. Wie er in seinem Beispiel des *Walking in the City* zeigt, geht es also darum zu erfassen, wie diese Akteure es schaffen, innerhalb der Strukturen oder auch gegen diese Strukturen zu handeln.²⁵ De Certeaus Begriff der Taktik soll genau diese “ways of operating” erfassen, die von den Akteuren entwickelt werden und zwar durch Bricolage, also durch Rückgriff auf und kreative Zusammenstellung dessen, “what is at hand” – im gewählten Beispiel also z. B. (nicht-)vorhandene Verkehrsampeln, Bürgersteige, Treppen, Freiflächen, Ortskenntnisse etc. Auf diese Weise verschaffen sich die Akteure “opportunities” um sich gegenüber machtvollen Strukturen zu behaupten (De Certeau 1984, xiv-xix).²⁶

Dieser taktische Spielraum sozialer Akteure kann im Alltag beispielsweise dazu führen, dass – weiter dem Beispiel des Walking in the City folgend – Fußgängergruppen nicht die von der

²⁴ Bei Bourdieu wird der Begriff der Strategie genutzt, um auf die vom praktischen Sinn generierten und auf das jeweilige soziale Feld abgestimmten sozialen Praktiken zu verweisen.

²⁵ Diese hier beschriebenen einflussreichen Akteure können im praxeologischen Sinne als Vertreter des gesellschaftlichen Machtfeldes verstanden werden. Die weniger einflussreichen Akteure können dagegen in diesem Zusammenhang als Teil der ‘beherrschten Klassen’ verstanden werden (Bourdieu 2012 [1979]; s. Kap. 3.3.3.2 u. Kap. 3.3.3.4).

²⁶ Dieser Absatz basiert auf Ausführungen in Ehebrecht & Lenz (2018, 124).

städtischen Planung vorgesehenen (Infra-)Strukturen nutzen, um sich fortzubewegen, sondern stattdessen eigene Mittel und Wege bzw. Taktiken finden, um Start- und Zielorte des Fortbewegens miteinander zu verbinden. Beispielsweise zeigen Groth et al. (2017) dies sehr anschaulich für die Praktik des Zufußgehens im vom Automobil dominierten öffentlichen Raum zwischen dem Campus der Universität Frankfurt a. M. und der nächstgelegenen U-Bahn-Station. Die Studenten und Mitarbeiter der Universität nehmen in diesem Beispiel nicht den von der Verkehrsplanung vorgesehenen (längeren) Weg über eine vorhandene Fußgängerampel, sondern nutzen kollektiv eine Abkürzung, welche das Überqueren der Straße an einer anderen Stelle ohne Fußgängerübergang beinhaltet. Dieses ‚taktische‘ Verhalten hat über Zeit bewirkt, dass die Lokalverwaltung die entsprechenden Bedürfnisse des Fußverkehrs erkannt und auf der Straße ein Schachbrettmuster installiert hat, das dem Autoverkehr anzeigt, dass an der entsprechenden Stelle regelmäßig Fußgänger die Straße überqueren. Auch wenn das Schachbrettmuster keine rechtsverbindliche Wirkung hat, weil der Autoverkehr weiterhin das Vorfahrtsrecht innehat, hat diese taktische Subversion also bereits zu einem Aufweichen der verkehrsplanerischen Strategie beigetragen (Groth et al. 2017, 263f.).

Habitus und Reflexivität

Aus dem bisher Geschriebenen ergeben sich zwei weitere Diskussionspunkte: Erstens ist an dieser Stelle noch nicht genau geklärt, welche Rolle bewusstes Handeln und die Agency der Akteure hierbei spielen. Können Akteure einen Wandel sozialer Strukturen/Praktiken bewusst herbeiführen oder ergibt sich dieser Wandel eher zufällig aus der besagten latenten Offenheit für Veränderungen, die der Wiederholung der sozialen Praxis inhärent ist? Zweitens ist zu klären, ob und wie die Annahme bewussten Handelns sozialer Akteure und eines damit verknüpften Wandels sozialer Praktiken mit dem innerhalb der Praxistheorie stark rezipierten Habitus-Konzept vereinbar ist.

Mit Blick auf das Spannungsfeld von Reproduktion und Transformation sozialer Praktiken erscheint es zunächst so, als würde sich auch auf der theoretischen Ebene des Habitus ein Widerspruch ergeben: Folgt man den obigen Ausführungen, dann lässt sich festhalten, dass soziale Akteure über ein entsprechendes Wissen verfügen müssen, damit sie erfolgreich soziale Praktiken erkennen, sinnhaft einordnen und auch körperlich ausüben können. Dieses körperliche und mentale Wissen entspricht den über Zeit gesammelten Lebenserfahrungen der Akteure, aus denen sich die Dispositionen des Habitus, also bestimmte Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsweisen, ergeben. Das Konzept des Habitus weist aber eine Tendenz zur Reproduktion sozialer Praktiken auf: Die internen Strukturen des Habitus, d. h. seine Dispositionen, ergeben sich aus einer Inkorporierung externer gesellschaftlicher Strukturen durch die sozialen Akteure. Über das Handeln dieser Akteure werden die internen Strukturen exteriorisiert und reproduzieren damit die gesellschaftlichen Strukturen (Barlösius 2011, 60ff.; Bourdieu 2015 [1980]; Schwingel 2011).

Bei sehr eng gefasster Auslegung des Habitus-Konzeptes ließe sich nun zunächst argumentieren, dass dieses den Akteuren eigentlich gerade nicht erlaubt – auch auf Grundlage aktuellster Erfahrungen – überlegt und reflektiert zu handeln. Alle – auch spontanen – Handlungsakte sind gewissermaßen sozial vorbedingt. Der Habitus generiert zwar einen Raum von (begrenzten) Möglichkeiten des Handelns, lässt somit ggf. verschiedene Handlungsoptionen denkbar erscheinen, während andere ausgeschlossen werden. Kreatives Handeln ist dann aber lediglich innerhalb dieser vom Habitus definierten Grenzen möglich und setzt nicht (unbedingt) bewusstes Reflektieren und Denken voraus. Auch rational-kalkulierendes bzw. reflexives Handeln muss demnach erlernt sein und bedarf einer habituellen Verankerung oder ist zumindest als habituell verankertes Handeln denkbar (vgl. Adams 2006, 515; Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 44 u. 157ff.; Kemp 2014, 150ff.; Sweetman 2003). Die Kritik am Habitus-Konzept argumentiert, dass dieses Verständnis des Wechselspiels von Struktur und Handlung zu starr ausgerichtet sei. Mit anderen Worten: der Habitus ließe als *Modus Operandi* nicht ausreichend Spielraum für bewusstes Handeln und damit für die aktive Transformation gesellschaftlicher Strukturen; er sei dafür von seiner Konzeption her viel zu statisch oder sogar deterministisch (vgl. Alexander 1995; Barlösius 2011, 181f.; Elder-Vass 2007; Rehbein & Saalman 2014, 116; Schäfer 2013, 93ff.).

Wie bereits oben angedeutet, ist das Habitus-Konzept bei Bourdieu allerdings tatsächlich so angelegt, dass einerseits bewusstes, rationales Handeln zwar der Wirkungsweise des Habitus untergeordnet, aber nicht völlig ausgeschlossen ist (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 165ff.; s. unten).²⁷ Andererseits wird sozialer Wandel als Möglichkeit gesellschaftlicher Praxis, wie im Übrigen bei allen Konzepten Bourdieus, stets mitgedacht. Auch der Habitus ist schließlich einem kontinuierlichen Wandlungsprozess unterworfen (vgl. Bourdieu 2015 [1980], 117; Ebrecht 2004; Gebauer & Krais 2014, 71f.; Schäfer 2013; Trinkaus & Völker 2014, 2010; s. oben). Bourdieu merkt in diesem Zusammenhang an:

„Das unmittelbare Aufeinander-Abgestimmtsein von Habitus und Feld ist nur *eine* der möglichen Formen des Handelns, aber eben die bei weitem häufigste. Zu drei Vierteln ist unser Handeln empirisch, wie Leibniz gesagt hat, und er meinte damit ‚praktisch‘. Die vom Habitus suggerierten Orientierungen können mit strategischen Kosten-Nutzen-Rechnungen einhergehen, die die Operationen, die der Habitus nach seiner eigenen Logik vollzieht, tendenziell bewußt werden lassen. Auch Krisenzeiten, in denen die gewohnheitsmäßigen Entsprechungen von subjektiven und objektiven Strukturen abrupt durchbrochen werden, stellen im Übrigen eine Klasse von Umständen dar, unter denen die rationale Wahlentscheidung die Oberhand gewinnen kann“ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 165f.; Hervorh.: DE).

²⁷ Florian (2008, 141) argumentiert in Bezug dazu, dass die „Akteure der Praxistheorie ... grundsätzlich strategiefähig [sind], wenn auch nicht im Sinne einer vollständig bewussten Orientierung und auch nicht innerhalb frei wählbarer Handlungsbedingungen, sondern immer auf der Grundlage ihrer jeweiligen sozialen Lage, ihrer spezifischen Lerngeschichte und der für sie im sozialen Feld verfügbaren Kapitalressourcen.“

Umfangreiche gesellschaftliche Veränderungen können in diesem Sinne dazu führen, dass ein bestimmter Habitus nicht mehr zu den gegenwärtigen Erfordernissen gesellschaftlicher Praxis ‚passt‘. Das bedeutet, dass auf Grundlage internalisierter Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsweisen des Habitus der Alltag unter diesen neuen Bedingungen nicht mehr erfolgreich gemeistert werden kann. Diese Situationen erfordern gewissermaßen eine Anpassung des Habitus, die aber immer nur zeitversetzt erfolgen kann. Als konkretes Beispiel können hier die umfangreichen gesellschaftlichen Veränderungen genannt werden, die sich aus dem Übergang einer traditionellen Agrargesellschaft zu einer kapitalistisch organisierten Gesellschaft z. B. im Algerien der 1950er Jahre ergeben haben (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 164; Bourdieu 2012 [1972]; Schäfer 2013, 100ff.).²⁸ Bourdieu erläutert in dieser Hinsicht:

„[Es] gibt Fälle von Diskrepanz, in denen die Verhaltensweisen unverständlich bleiben, sofern man nicht den Habitus und die ihm eigene Trägheit, seine Hysteresis, veranschlagt: Ich denke an den Fall – den ich in Algerien habe beobachten können – von Menschen, die sich mit einem »vorkapitalistischen« Habitus abrupt in einen »kapitalistischen« Kosmos versetzt finden. Ich denke auch an historische Situationen vom revolutionären Typus, in denen die Veränderung der objektiven Strukturen so schnell vor sich geht, daß die Akteure, deren mentale Strukturen von eben diesen Strukturen geformt wurden, sozusagen überholt werden“ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 164).

Offensichtlich gibt es neben diesen tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen auch andere (Alltags-)Konstellationen, in denen unter Umständen bewusste und rationale Wahlentscheidungen getroffen werden können, wie Bourdieu im Zitat weiter oben andeutet – und damit den Determinismus-Vorwurf in gewisser Weise zurückweist. Verschiedene Arbeiten verweisen zudem darauf, dass reflexives Handeln unter den Bedingungen der Globalisierung/Moderne ohnehin immer wichtiger wird, weil sich soziale Strukturen in einem höheren Tempo wandeln (z. B. Adams 2006; Giddens 1991; Kemp 2014, 153f.). Es bleibt dabei allerdings unklar, wie genau soziale Akteure den ihnen zugestandenen Spielraum für bewusstes Handeln in konkreten Situationen tatsächlich nutzen können. Ebenso wenig kann detailliert erklärt werden, wie genau die Habitus-Dispositionen in Einzelhandlungen wirksam werden können. Diese Unbestimmtheit ergibt sich zum einen daraus, dass sich Bourdieu nicht so sehr für einzelne Handlungsakte und Einzelpraktiken noch für sozialen Wandel, sondern stärker für diejenigen Bedingungen interessiert, welche die Reproduktion sozialer Praxis allgemein ermöglichen (vgl. Elder-Vass 2007; Jenkins 2002; Saalman 2012; Schäfer 2013). Damit verbunden liegt die Unklarheit zum anderen darin begründet, dass Bourdieu das Wechselspiel von habituellem und bewusstem Handeln in seinen Arbeiten zwar mitgedacht, aber nicht detailliert ausgearbeitet hat:

²⁸ Ein aktuelles Beispiel für solche Wandlungsprozesse lässt sich der Studie von Metzger (2014) entnehmen, der auf Grundlage eines praxeologischen Ansatzes den Wandel der lokalen Ökonomie in der Bergregion Marokkos nachzeichnet.

“In the absence of a clear explanation of how dispositions produce practices and hence of how consciousness might sometimes be involved in the process, it is understandable that there is confusion about the apparent conflict between Bourdieu’s stress on the subconscious operation of habitus and his heavily qualified acceptance of some role for conscious thought” (Elder-Vass 2007, 329).

Vorschläge für eine Lösung des angeführten theoretischen Problems lassen sich beispielsweise bei Elder-Vass (2007) finden, dessen Entwurf als gedankliche Weiterführung der bisherigen Diskussion praxistheoretischer Ansätze im Folgenden kurz angerissen wird (vgl. Adams 2006; Kemp 2014). Elder-Vass versucht, das Habitus-Konzept zu erweitern und mit dem bei Margaret Archer (u. a. 2003) ausgearbeiteten Konzept der Reflexivität zu verbinden, um in seiner handlungstheoretischen Konzeption dem bewussten Handeln der Akteure eine prominentere Stellung zu geben und diese auch theoretisch zu erklären. Zwar spielt Reflexivität auch bei Bourdieu eine wichtige Rolle, allerdings ist sie in seinen Arbeiten vor allem auf die Selbstreflexion des kritischen Wissenschaftlers sowie auf die Analyse der gesellschaftlichen Bedingungen der eigenen wissenschaftlichen Erkenntnisproduktion bezogen und damit auf eine bestimmte Gruppe sozialer Akteure beschränkt (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 1984b; Elder-Vass 2007; Hark 2014). Ein allgemeines Verständnis von Reflexivität müsste dagegen auch das Alltagshandeln und alle sozialen Akteure mit einbeziehen (Kemp 2014, 153).

Stellt man die Arbeiten von Bourdieu und Archer gegenüber, so ergibt sich zunächst ein zentraler Widerspruch zwischen beiden Ansätzen etwa daraus, dass Archer jede Form von Verschmelzung (*Conflation*) der Strukturebene mit der Akteursebene – also die Annahme eines engen Ineinandergreifens – ablehnt, während sie bei Bourdieu über das Habitus-Konzept eine zentrale Stellung einnimmt (Elder-Vass 2007; Kemp 2014): “[Because] Bourdieu advocates that habitus is ‘internalised’ and ‘embodied’ within the actor, it is implied that agents are ultimately reducible to social structures” (Kemp 2014, 154). Beide Ansätze nehmen mit Blick auf die Bedeutung sozialer Strukturen für das Handeln zwar eine ähnliche, miteinander durchaus kompatible Position ein. Denn auch bei Archers Ansatz sind Akteure nicht unabhängig von sozialen Strukturen und kulturellen Referenzsystemen und sie suchen sich die Bedingungen ihres Handelns nicht selbst aus. Archer unterscheidet allerdings klar zwischen Struktur und Akteur und gesteht den Akteuren zu, auch unabhängig von sozialen Strukturen denken und handeln zu können, z. B. in Bezug auf die Formulierung der eigenen Identität. Dies sei möglich, da soziale Akteure in bewusster Weise ihr Verhalten, ihre Werte und Wünsche sowie konkrete Situationen reflektieren und Entscheidungen über ihr Handeln treffen könnten. Bourdieu schließt dies, wie gezeigt, zwar nicht völlig aus, aber prinzipiell hebt er die Fähigkeit der Akteure hervor, ohne Reflexion auf Grundlage des praktischen Sinns zu handeln. Für Archer kann Reflexivität demnach als ursächlich für das Handeln gelten, während bei Bourdieu der Habitus die zentrale Kraft des Handelns ist (Elder-Vass 2007, 331ff.).

Elder-Vass (2007, 335ff.) argumentiert nun, dass sich trotz der durchaus erheblichen Widersprüche beide Ansätze in seiner *Emergentist Theory of Action*²⁹ miteinander verbinden ließen. Denn es gibt Situationen, in denen eher vom Habitus generiertes routiniertes Handeln erforderlich ist und es gibt auch viele Alltagssituationen, in denen reflexives Handeln möglich oder sogar notwendig ist. Schließlich gibt es Situationen, in denen beide Formen des Handelns zum Tragen kommen. Zum Verständnis dessen sei es allerdings notwendig die Rolle des Mentalen und die Wirkweise neuronaler Netzwerke zu berücksichtigen. Damit überschreitet Elder-Vass die disziplinäre Grenze zu den Neurowissenschaften, was im Übrigen auch bereits zu einer besseren Theoretisierung der Funktionsweise des Habitus an anderer Stelle angeregt wurde (Krais & Gebauer 2014, 63f.). Das Mentale beinhaltet Elder-Vass zufolge z. B. gegenwärtige und vergangene Wünsche, Überzeugungen, Intentionen, Beweggründe, Entscheidungen und Handlungen bzw. allgemein all jene Dinge, die von einem sozialen Akteur bewusst gedacht werden können. Über neuronale Netzwerke sind die aufgeführten Aspekte ebenso wie die zurückliegenden Erfahrungen des Akteurs als Dispositionen gespeichert. Decken sich die Erfahrungen, die ein sozialer Akteur über Zeit macht, mit den vorhandenen Verknüpfungen zwischen Neuronen, dann werden die Netzwerke gestärkt und tun sie es nicht, dann werden die Verbindungen entsprechend geschwächt. Bei aktuellen Handlungsentscheidungen kann sich dieser Sachverhalt auf die Rolle des bewussten und unbewussten Handelns auswirken:

“[S]ome parts of our actions can be determined more or less unconsciously whereas others are determined as a consequence of conscious, and perhaps rational, decision making. Where the translation into behavior of a disposition that has been embedded in our neural network is unproblematic—such as the usual way in which we shape our mouth to speak, and thus the accent that we produce—then the process of action implementation can proceed with no reference to the conscious level. But where this translation is problematic—say, when we need to decide which way to turn en route to a place we have never visited before—then our consciousness must be invoked to provide a decision that will complete the set of dispositions required to determine the action to be implemented” (Elder-Vass 2007, 341).

Mit diesem hier nur sehr knapp angedeuteten Verständnis des Wirkens von unbewusstem und bewusstem Handeln ist zwar nicht geklärt, wie groß der Anteil derjenigen Alltagssituationen ist, in denen das reflexive Vermögen der Akteure wirksam wird und wie stark dieses jeweils zum Tragen kommt. Dies kann in Abhängigkeit verschiedener Dimensionen variieren, z. B. beim Zusammentreffen von bestimmten historischen Bedingungen, sozialen Strukturen und Situationen sowie Individuen/Gruppen mit bestimmten sozialen Positionen, habituellen Anlagen und einem bestimmten reflexivem Vermögen (Elder-Vass 2007, 342f.). Mit dem Verweis auf die von Elder-Vass formulierte Zusammenführung der Ansätze von Bourdieu und Archer lässt sich aber eine für die vorliegende Arbeit ausreichende Lösung für die Frage nach dem

²⁹ Der Begriff *Emergence* bezieht sich hier auf die Annahme, dass Struktur und Agency weder völlig unabhängig voneinander sind noch jeweils als Erklärung für das jeweils andere dienen können.

Wechselspiel von bewusstem und unbewusstem Handeln aufzeigen, die beidem hinreichend Raum lässt:

“On the one hand, my argument that our actions are caused by the dispositions stored in our neural networks as a result of past decisions and experiences maps closely onto Bourdieu’s claim that our practices are caused nonconsciously by our habitus ... On the other, the role I allow to decision making in amending this set of dispositions provides the mechanism by which the reflexive deliberation emphasized by Archer can enter into the same process of action determination as the habitus – not directly, in the action-implementation phase, but indirectly, in the decision-taking phase of the process, which can be invoked up to the very last moment” (Elder-Vass 2007, 341).

Das Verhältnis von Reproduktion und Wandel sozialer Praktiken lässt sich damit theoretisch folgendermaßen klären: Ein Großteil der sozialen Alltagspraxis besteht aus einer routinierten Ausübung sozialer Praktiken, die auf dem praktischen Sinn der Akteure beruht. In jede Wiederholung sozialer Praktiken ist aber zugleich eine latente Offenheit für Veränderung enthalten, da die Praktiken nie exakt gleich ablaufen. Ein Wandel der sozialen Praxis kann neben der Wirkung dieser Unschärfe des Handelns der Akteure auch durch das Zusammentreffen unbestimmter sozialer Ereignisse, d. h. der Kontingenz der sozialen Praxis, herbeigeführt werden. Aber auch bewusstes reflexives Denken und Handeln kann in diesem Zusammenhang relevant sein. Letzteres ist Bourdieu zufolge vor allem in größeren gesellschaftlichen Umbruchprozessen möglich und notwendig. Aber auch in zahlreichen Alltagssituationen kann unter Umständen das habituelle Handeln in den Hintergrund rücken und der Reflexivität der Akteure weichen, wie sich z. B. mit Elder-Vass (2007) deutlicher als mit Bourdieu zeigen lässt.

3.3.3.2 Regelmäßigkeit, Regelhaftigkeit und das ‚Feld der Macht‘

Das Thema der vorliegenden Studie und der damit verbundene Bezug zu ‚informeller‘ und ‚formeller‘ Regulierung setzt eine Auseinandersetzung mit den Begriffen der Regel bzw. der Institution voraus. Und auch für die hier gewählte praxistheoretische Perspektive spielen die Begriffe eine wichtige Rolle, denn Institutionen können als eine besondere Form der sozialen Praxis verstanden werden (Florian 2008). Während beide Begriffe zum Teil dahingehend differenziert werden, dass eine einzelne Regel eine normative Festschreibung eines bestimmten Handelns im Kontext eines bestimmten gesellschaftlichen Sachverhaltes beschreibt und Institutionen eher als komplexere Regelsysteme verstanden werden, findet sich allerdings zumeist eine synonyme Verwendung beider Begriffe oder aber diese werden nicht näher differenziert. Aufgrund dieser Unklarheiten und der Nicht-Klärung möglicher Unterschiede – auch in der hier verwendeten Literatur – wird auch in der vorliegenden Arbeit keine Unterscheidung getroffen und beide Begriffe synonym verwendet. Zu unterscheiden ist bei der Verwendung des Regel-Begriffs bzw. des Institutionen-Begriffs³⁰ demgegenüber allerdings zwischen impliziten und

³⁰ Bourdieu hat den Institutionenbegriff – trotz seiner vielfachen Verwendung in seinen Arbeiten – nicht genau bestimmt. Der Begriff taucht u. a. im Rahmen der Benennung sozialer, staatlicher bzw. öffentlicher Organisationen

expliziten (Schulz-Schaeffer 2004), zwischen formellen und informellen (North 1990) bzw. regulativen, normativen und kulturell-kognitiven Institutionen (Scott 2014 [1995]), sowie in Bezug auf die soziale Praxis – insbesondere aus praxistheoretischer Perspektive – auch zwischen den Begriffen der Regelmäßigkeit und der Regelhaftigkeit (Schulz-Schaeffer 2004). Letzteres steht wiederum in engem Bezug zur oben diskutierten Dimension des Verhältnisses von Reproduktion und Wandel.

Implizite und explizite Regeln

In der Praxistheorie wird der Begriff der Regel in enger Verknüpfung mit dem Begriff sozialer Praktiken verwendet. Denn Praktiken, die als Wiederholung gedacht werden, weisen zwangsläufig eine Regelmäßigkeit auf, die es überhaupt erst ermöglicht, routiniertes Handeln in den Praktiken zu erkennen (s. vorheriges Kapitel). Und hier kommt der Unterschied zwischen Regelmäßigkeit einerseits, d. h. hier das Wiederholen bestimmter miteinander verketteter Handlungsfolgen, und Regelhaftigkeit andererseits, also einem regelgeleiteten Verhalten, zum Tragen. Wie oben erläutert, ist ein zentraler Ausgangspunkt der Praxistheorie allgemein und des spezifischen Ansatzes von Bourdieu im Besonderen die Kritik am Objektivismus und dessen Regelverständnis (Bourdieu 2012 [1972]). Abgelehnt wird die Annahme, dass ein ahistorisch festgelegtes normatives Regelsystem das Handeln der gesellschaftlichen Akteure determiniere oder dass Akteure bewusst Regeln folgten:

„Mit der praxistheoretischen Herangehensweise verbindet sich deshalb eine doppelte Regelskepsis: Zum einen ein Vorbehalt gegen sozialwissenschaftliche Erklärungen, die auf regelhaften Beschreibungen der Regelmäßigkeiten des sozialen Geschehens beruhen, also gegen das Vorgehen, ‚die soziale Welt in der Sprache der Regel zu beschreiben und so zu tun, als habe man die sozialen Praktiken erklärt, wenn man die explizite Regel benannt hatte, nach der sie angeblich hervorgebracht werden‘ (Bourdieu 1992: 99). Zum anderen eine deutliche Skepsis gegen die Annahme, dass dort, wo in der sozialen Welt selbst explizite Regeln geltend gemacht werden, es die Befolgung dieser Regeln ist, die die beobachteten Regelmäßigkeiten des Handelns hervorbringen – verbunden mit der Vermutung, dass es auch in diesem Fall eher die implizite Logik des praktischen Wissens und Könnens ist, die das Geschehen tatsächlich strukturiert“ (Schulz-Schaeffer 2004, 108).

Diese Kritik lässt sich mit Wittgenstein detaillierter ausführen: Seiner Argumentation zufolge können explizit formulierte Regeln zwar den Umgang mit einem bestimmten Sachverhalt klären, nicht aber ihre eigene Anwendung regeln. Das damit verbundene ‚Regelregressargument‘ Wittgensteins ist ein wichtiger Bezugspunkt praxistheoretischer Ansätze, wie Hillebrandt ausführt (vgl. Hillebrandt 2014a, 36ff.): Wittgenstein argumentiert demzufolge, dass für jede Regel, die ein bestimmtes Handeln anleiten soll, im Grunde stets eine weitere Regel formuliert

auf, z. B. in Form des Bildungssystems oder des ‚Justizapparates‘ (vgl. Bourdieu 2015 [1980], 238; Florian 2008, 144).

werden müsse, die wiederum deren konkrete Anwendung steuere. Doch auch die neue Regel müsse wiederum durch eine weitere Regel bestimmt werden, ohne die ihre Anwendung nicht gelänge. Denkt man dieses Argument weiter, so endet man in einem unendlichen Regress. Wie Hillebrandt weiter ausführt, funktioniert die Praxis nach Wittgenstein aber ganz anders, wie dieser am Beispiel der Sprache zeige:

In der Sprache führt das Vorhandensein von (grammatikalischen) Regeln nicht automatisch dazu, dass diese beim Sprechen tatsächlich angewendet werden. Die Regeln entstehen erst durch die Praxis selbst, also durch die Anwendung der Sprache. Und dies basiert weitgehend auf einem impliziten Wissen, d. h. es folgt einem praktischen Sinn. Verdeutlichen lässt sich diese Argumentation an Wittgensteins eigenem Beispiel des Umgangs mit einer Sprache durch eine Muttersprachlerin und durch einen Fremdsprachler. Während die Muttersprachlerin die Sprache intuitiv und ohne das bewusste Bezugnehmen auf explizite grammatikalische Regeln anwendet, muss der Fremdsprachler, welcher die Sprache bewusst erlernt und nicht über den praktischen Sinn der Muttersprachlerin verfügt, versuchen, die expliziten grammatischen Regeln bewusst umzusetzen, was jedoch anfangs nur schwer gelingt. Es ist also der praktische Sinn und es sind nicht die expliziten grammatikalischen Regeln, welche die Sprache erzeugen. Von der Regelhaftigkeit der Sprache, also den auf Grundlage der Sprachpraxis im Nachhinein formulierbaren grammatikalischen Regeln, lässt sich demnach nur dann sprechen, wenn bestimmte Sprachmuster oder Sprachpraktiken mit einer gewissen Regelmäßigkeit von einer bestimmten Menge an Sprechern erzeugt und wiederholt werden. Die Regelhaftigkeit ist nach Wittgenstein also in der Regelmäßigkeit der Praktiken enthalten, während die Regelmäßigkeit der Praktiken nicht (notwendigerweise, s. unten) aus einer formulierten Regelhaftigkeit heraus entsteht (vgl. Hillebrandt 2014a, 36ff.; Schäfer 2013, 66f.).

Die Regelhaftigkeit wirkt zudem nicht determinierend: Als Strukturen ermöglichen und beschränken Regeln die Praxis der Akteure, während die Akteure diese Strukturen über die Praxis (re-)produzieren. Auf Grundlage ihrer jeweiligen Agency können Akteure zudem vorhandene Spielräume nutzen, um die Strukturen in Frage zu stellen und ggf. zu verändern. Findet eine Reproduktion der Regeln bzw. Strukturen des Feldes statt – was zumindest bei Bourdieu als der Normalfall gilt – dann lässt sich dies mit den jeweils entwickelten Dispositionen der Akteure erklären (vgl. Dederichs & Florian 2004; Schulz-Schaeffer 2004):

„Die These einer Korrespondenz zwischen sozialen und mentalen Strukturen geht davon aus, dass sich alle Regelungen und Regelmäßigkeiten der sozialen Praxis auf eine gelungene Übereinstimmung zwischen Habitus und Feld zurückführen lassen“ (Dederichs & Florian 2004, 80f.).

Weiterführend erörtert Schulz-Schaeffer (2004) die Frage der Wirksamkeit expliziter und impliziter Regeln (s. auch Hackl 2004). Die auch bei Wittgenstein dominante Position, wonach es

gerade das praktische Wissen, also implizite Regeln sind, welche die Praxis strukturieren, unterstreicht er zunächst mit dem Bezug zum Habitus-Begriff Bourdieus:

„[Die] Dispositionen des Habitus [beruhen] eben gerade nicht auf einem bewussten Regelwissen, sondern auf der stillschweigenden Selbstverständlichkeit derjenigen Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata, die den jeweiligen Habitus bilden. Deren Wirksamkeit wird auch nicht schon dadurch außer Kraft gesetzt, dass die Akteure selbst explizite, regelhafte Vorstellungen ihrer Praxis entwickeln. Jedenfalls dann nicht, wenn diese offiziellen Vorstellungen Formen der Objektivierung jener Wahrnehmungs- und Handlungsschemata sind. Praktisch wirksam werden dann nicht die Regeln in ihrer expliziten Form, sondern die Dispositionen, die sich in diesen Regeln ausdrücken und wiederfinden“ (Schulz-Schaeffer 2004, 111).

Unter bestimmten Umständen können aber, so argumentiert Schulz-Schaeffer mit Verweis auf Bourdieu, explizite Regeln auch bewusst wirken und damit der praktische Sinn des Habitus in den Hintergrund treten. Schulz-Schaeffer (2004) argumentiert, dass der von Wittgenstein formulierte Regelregress, der das implizite praktische Wissen betont, nur die eine Seite eines Kontinuums ist, an dessen anderen Ende sich das (bewusste) Anwenden expliziter Regeln befindet. Das Berücksichtigen und Einhalten expliziter formeller Regeln kann also u. a. in Situationen notwendig oder hilfreich sein, in denen man sich nicht auf den praktischen Sinn ‚verlassen kann‘. Ein Beispiel ist der Straßenverkehr:

„Wie im Zusammenhang mit dem Fahrverhalten zu sehen ist, erbringt das Aufstellen von Verkehrsregeln kollektive Vorteile der Klärung und Vereinheitlichung. Man weiß, woran man sich halten kann; man kann verlässlich prognostizieren, daß bei Kreuzungen alle von links kommenden Autos halten müssen. Die Kodifizierung mindert das Moment an Mehrdeutigkeit und Unschärfe besonders in Interaktionen. Sie erweist sich in all den Situationen als unabdingbar und wirksam, wo die Risiken des Zusammenstoßes, des Konflikts, des Unfalls und der Zufall ... besonders hoch sind“ (Bourdieu 1998, zit. nach Schulz-Schaeffer 2004, 112).

Als Voraussetzung für das (bewusste) Anwenden expliziter kodifizierter Regeln nennt Schulz-Schaeffer drei Dimensionen, nämlich Regel-Wirkungs-Zusammenhänge, Interessen- und Durchsetzungskalküle sowie die Situationsähnlichkeit. Die Berücksichtigung dieser drei Dimensionen erlaubt es, die von ihm bei Bourdieu kritisierte enge Fassung der Wirksamkeit expliziter Regeln einerseits (d. h. in Krisen- und Gefahrensituationen) sowie ihre gleichzeitig weit gefasste Wirksamkeit andererseits (d. h. eine implizit unterstellte ‚Zufälligkeit‘) zu überwinden. Ausgangspunkt der Betrachtung müsse daher die spezifische Differenz zwischen explizit regelgeleitetem Handeln und der Wirksamkeit der impliziten Logik des praktischen Wissens sein (Schulz-Schaeffer 2004, 113f.). Konkret meint dies:

„[Die] Differenz zwischen einer notwendig retrospektiven Orientierung einerseits und einer auf Prognostizierbarkeit zukünftiger Ereignisse gerichteten prospektiven Orientierung andererseits ... Ausgehend von dieser Differenz beruht die Chance, dass explizite Regeln erfolgreich

verhaltenswirksam werden, erstens darauf, dass die an der Regel selbst ablesbaren Folgen der Regelbefolgung oder -verletzung tatsächlich hinreichend zuverlässig eintreten. Sie beruht zweitens darauf, dass diese Folgen von den Adressaten der Regel in einer Weise als erwünscht oder unerwünscht angesehen werden, die dazu führt, dass „das Interesse an ihrer Einhaltung stärker ist als das, sie zu mißachten“ (Bourdieu 1992: 99). Drittens schließlich beruht sie darauf, dass die Adressaten wissen was es heißt, der betreffenden Regel zu folgen“ (Schulz-Schaeffer 2004, 114).

Vor dem Hintergrund des oben angedeuteten Kontinuums der Wirkungsweise von impliziten Regeln und praktischem Wissen auf der einen Seite und expliziten Regeln auf der anderen Seite weist Schulz-Schaeffer allerdings darauf hin, dass die von ihm vorgeschlagenen drei Bedingungen das Problem der bewussten Regelbefolgung nicht für alle möglichen Fälle und Situationen lösen können. Und er zeigt an einem weiteren Alltagsbeispiel aus dem Verkehr, dass in diesen Situationen letztlich doch wieder der praktische Sinn von Bedeutung ist:

„[Es] stellt sich das Problem, in eine Parklücke ein- bzw. aus ihr auszuparken. Auch für diesen Zweck wird in der Fahrschule Regelwissen vermittelt. Aber nun ist jede Parklücke anders, mal kürzer, mal länger, mal breiter, mal schmaler usw. Trotz aller Bemühungen um die technische Herstellung von Situationsähnlichkeit ist die Situation in gewissem Umfang also stets eine neue Situation. Um den technischen Regel-Wirkungs-Zusammenhang wirksam zum Zuge kommen zu lassen, hilft weiteres Regelwissen also nur begrenzt weiter. Man muss das Ein- oder Ausparken vielmehr im Gefühl haben, als inkorporiertes praktisches Wissen und Können im Umgang mit je neuen Situationen besitzen, um nicht endlos hin- und herzurangieren“ (Schulz-Schaeffer 2004, 121).

Regulative Institutionen, das ‚Feld der Macht‘ und delegiertes Kapital

Auf Grundlage dieser Klärung der Wirksamkeit von impliziten und expliziten Regeln lässt sich das Verständnis hinsichtlich ihrer Regelmäßigkeit und Regelhaftigkeit noch weiter differenzieren. Dazu wird im Folgenden die Argumentation des soziologischen Neo-Institutionalismus und dabei insbesondere das Werk *Institutions and Organizations: Ideas, Interests, and Identities* von Richard Scott (2014 [1995]) aufgegriffen (vgl. auch Etzold et al. 2012; Florian 2008). Scott hält mit Blick auf die gesellschaftliche Bedeutung von Regeln, die er als Institutionen bezeichnet, zunächst fest:

“Institutions comprise regulative, normative, and cultural-cognitive elements that, together with associated activities and resources, provide stability and meaning to social life” (Scott 2014 [1995], 56).

Die von Scott (2014 [1995], 59ff.) definierten Dimensionen von Institutionen lassen sich folgendermaßen umreißen: Der Begriff der *regulativen Institution* umschreibt explizit formulierte Regeln. Diese werden über hierarchische (Herrschafts-)Systeme etabliert, kontrolliert und durch Mechanismen der Sanktionierung, d. h. Belohnung oder Bestrafung, durchgesetzt, um

damit zukünftiges Handeln der im Geltungsbereich dieser Regeln befindlichen Akteure zu beeinflussen. Die Sanktionierung erfolgt dabei vor allem durch staatliche Akteure, auf welche diese Funktion aber nicht unbedingt beschränkt ist. Scott argumentiert – ähnlich zu denen bei Schulz-Schaeffer (2004) beschriebenen Bedingungen – dass das Gewicht und die Durchsetzung dieser expliziten formellen Regeln von drei Dingen abhängen: (1) wie stark verpflichtend die Einhaltung der Regeln für die Akteure ist und wie weit dies kontrolliert wird, (2) wie präzise die Regeln formuliert sind und (3) inwieweit bestimmte Akteure autorisiert sind, die Einhaltung der Regeln zu überwachen. Scott zufolge gelten diese drei Bedingungen insbesondere für regulative Institutionen, während sie bei den anderen beiden Dimensionen sozialer Institutionen schwächer ausfallen (Scott 2014 [1995], 59ff.).

In einer Einordnung dieser regulativen Institutionen kritisiert Scott (2014 [1995], 60ff.), dass die Neue Institutionenökonomie und insbesondere Douglas North (1990) in ihren Analysen das Gewicht dieser formellen Institutionen gegenüber anderen (informellen) Institutionen hervorheben. Aus Sicht von Scott ist dies der Tatsache geschuldet, dass diese Ansätze in erster Linie an ökonomischen Fragen ausgerichtet sind. Denn auf Märkten bzw. in Situationen starker Konkurrenz seien explizite Regeln von großer Wichtigkeit, um eine geregelte Ordnung sicherzustellen und damit ökonomische Austauschprozesse in verlässlicher Weise zu ermöglichen (d. h. um Transaktionskosten zu minimieren). In Hinblick auf Sanktionsmechanismen zielen die Einhaltung dieser Regeln durch privatwirtschaftliche Akteure dabei vor allem auf den Anreiz der Belohnung ab (z. B. größerer Profit), während staatliche Akteure vor allem mit negativen Sanktionen operieren würden (z. B. Geldstrafen). Die Formulierung und Einhaltung regulativer Institutionen gründet sich dabei auf gesellschaftlicher Rationalisierung und der Annahme bewusster zweckorientierter Wahlentscheidungen gesellschaftlicher Akteure.

Auch bei der Frage nach der Durchsetzung dieser regulativen Institutionen lässt sich eine Rückbindung an Bourdieus Praxeologie herstellen. Denn die bei Scott genannten hierarchischen Systeme, welche die regulativen Institutionen schaffen und kontrollieren, decken sich weitgehend mit dem, was Bourdieu als das Machtfeld (*Champ de Pouvoir*) konzeptualisiert (Bourdieu 1989, 2018 [1994]). Das Besondere an diesem gesellschaftlichen Feld ist, dass es quer bzw. übergeordnet zu den übrigen sozialen Feldern existiert. Es wird von den jeweils gesellschaftlich dominanten Akteuren („die herrschende Klasse“) der verschiedenen Felder bzw. des sozialen Raumes geprägt, welche jeweils versuchen, die Stellung ihres eigenen Feldes gegenüber derjenigen anderer Felder zu behaupten. Diese Akteure können beispielsweise politische Institutionen, Regierungsakteure, Großunternehmen und andere gesellschaftlich einflussreiche Akteure sein. Wer allerdings über eine dominante Machtstellung in einem bestimmten Feld verfügt, hat damit nicht automatisch auch eine vergleichbare zentrale Stellung im Machtfeld inne oder ist selbst in diesem „enthalten“. Denn auch dies ist wiederum von der jeweiligen Kapitalverfügbarkeit und den sozialen Positionen der entsprechenden Akteure bedingt, die hier

um Einfluss ringen und bestrebt sind, diesen zu bewahren (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Koller 2014b):

„Das Feld der Macht (nicht zu verwechseln mit dem politischen Feld) ist kein Feld wie die anderen: Es ist der Raum der Machtverhältnisse zwischen verschiedenen Kapitalsorten oder, genauer gesagt, zwischen Akteuren, die in ausreichendem Maße mit einer der verschiedenen Kapitalsorten versehen sind, um gegebenenfalls das entsprechende Feld beherrschen zu können, und deren Kämpfe immer dann an Intensität zunehmen, wenn der relative Wert der verschiedenen Kapitalsorten ... ins Wanken gerät; vor allem also dann, wenn das im Feld bestehende Gleichgewicht zwischen jenen Instanzen bedroht ist, deren spezifische Aufgabe die Reproduktion des Felds der Macht ist“ (Bourdieu 2018 [1994], 51).

Bourdieu hat diese Reproduktion von Machtstrukturen etwa am Beispiel der französischen Eliteschulen empirisch untersucht (Bourdieu 1989). Auch das Machtfeld ist somit ein umkämpftes soziales Feld, über das die jeweils dominanten Akteure einzelner Felder zueinander in Konkurrenz treten können und das somit „ein relationales Produkt der Auseinandersetzungen zwischen den verschiedenen Einzelfeldern“ ist (Koller 2014b, 171). Das Entscheidende am Feld der Macht ist somit, dass es die übrigen gesellschaftlichen Felder beeinflussen und gegenüber diesen Steuerungsversuche unternehmen kann. Ein anschauliches Beispiel hierfür ist die Aushandlung und Durchsetzung von Gesetzen (z. B. zur Regulierung ökonomischer Relationen), die formell die Aktivitäten bestimmter oder sogar aller Felder (in denen es um ökonomische Praktiken geht) ermöglichen oder beschränken. Inwieweit ein konkretes soziales Feld vom Machtfeld beeinflusst wird, ist jedoch nicht von vornherein festgelegt. Aus diesen Gründen muss im Rahmen einer Feldanalyse stets untersucht werden, welche Stellung das zu untersuchende Feld gegenüber dem Feld der Macht einnimmt (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2012 [1979]; Koller 2014b).

Im vorliegenden empirischen Fall greift das gesellschaftliche Machtfeld in Form von Regierungs- und Verwaltungsbehörden über Gesetze und Verordnungen in das Feld der Motorrad-Taxis ein. Auch die Durchsetzung dieser regulativen Institutionen durch administrative Vertreter dieser Behörden ist abhängig von Kapital. Anknüpfend an die obigen Ausführungen (s. Kap. 3.3.2) wird die Fähigkeit zur Durchsetzung regulativer Institutionen durch Behörden in dieser Arbeit als ‚delegiertes Kapital‘ bezeichnet (Bourdieu 1981, 1984, zit. nach Benit-Gbaffou & Katsaura 2014, 1814). Dieses bezieht sich also auf Entscheidungskompetenzen, die durch das Machtfeld verliehen werden, auf zugängliche Ressourcen, vorhandene Sanktionsinstrumente sowie individuelle Fähigkeiten und Geschick der jeweiligen Behördenvertreter. Je größer oder je geringer dieses Kapital der Behördenvertreter ist, desto größer bzw. desto geringer ist ihre jeweilige Fähigkeit zur Durchsetzung regulativer Institutionen im Feld.

Normative und kulturell-kognitive Institutionen

Über die regulativen Institutionen hinaus definiert Scott (2014 [1995], 64ff.) die Bedeutung normativer Institutionen. Die normative Dimension von Institutionen umfasst gesellschaftliche Normen und Werte. Letztere beschreiben Vorstellungen des kollektiv Erstrebenswerten sowie gesellschaftlich akzeptierte Standards vor deren Hintergrund das tatsächliche Verhalten sozialer Akteure bewertet werden kann. Normen beschreiben dagegen die Art und Weise, wie diese Standards erreicht und eingehalten werden können. Damit verbunden sind beispielsweise Rollenerwartungen, Verpflichtungen und gesellschaftlich akzeptiertes Verhalten:

“Normative systems are typically viewed as imposing constraints on social behavior, and so they do. But at the same time, they empower and enable social action. They confer rights as well as responsibilities, privileges as well as duties, licenses as well as mandates” (Scott 2014 [1995], 64).

Die gesellschaftliche Konstruktion sozialer Rollen kann dabei sowohl formell geschehen (z. B. die Schaffung einer behördlichen Entscheidungsposition) als auch über informelle Formierungsprozesse in der Praxis stattfinden, wie beispielsweise das ‚Finden‘ eines Moderators in einer spontan entstehenden Diskussionsgruppe. Und Sanktionsmechanismen liegen auch in Hinblick auf diese Dimension sozialer Institutionen vor. Sie finden allerdings auf einer anderen Ebene statt und umfassen beispielsweise das Gefühl von Scham bei Missachtung der normativen Institutionen oder aber Gefühle von Respekt und Ehre, wenn den gesellschaftlich geschaffenen Normen und Werten entsprochen wird. Die Grundlage der Sanktionierungsmechanismen sind dabei soziale Verpflichtungen, deren Nicht-Beachtung zu sozialem Ausschluss führen kann (Etzold et al. 2012; Etzold 2013; Scott 2014 [1995], 64ff.).

Ein wesentliches Merkmal des von Scott vertretenen soziologischen Neo-Institutionalismus³¹ ist die Betrachtung der kulturell-kognitiven Dimension sozialer Institutionen: “A cultural-cognitive conception of institutions stresses the central role played by the socially mediated construction of a common framework of meanings” (Scott 2014 [1995], 70). Kulturell-kognitive Institutionen basieren also auf Symbolen, Zeichen, Wahrnehmungen, Interpretationen und Bedeutungszuschreibungen, die zumeist in impliziter Weise wirksam werden, indem Akteure sie in ihrer sozialen Praxis ‚verarbeiten‘.³² Sie wirken damit auch in Hinblick auf Routinen, Orientierungen, Sicherheiten und Unsicherheiten des Handelns sowie in Form von Irritationen und Missverständnissen. Die kulturell-kognitiven Institutionen, die von kulturell-spezifischen Rahmungen bzw. sozialen Feldern sowie durch die jeweiligen Akteurshabitus geprägt sind, führen dazu, dass die Akteure eines sozialen Feldes bestimmte Praktiken als denkbar, praktikabel und selbstverständlich wahrnehmen. Zugleich führen die kulturell-kognitiven Institutionen dazu, dass andere Praktiken von den Akteuren ausgeschlossen werden, weil sie nicht in das

³¹ “Attention to the cultural-cognitive dimension of institutions is the major distinguishing feature of neoinstitutionalism within sociology and organizational studies” (Scott 2014 [1995], 66).

³² Das dem Begriff der kulturell-kognitiven Institution zugrunde liegende Kulturverständnis entspricht weitgehend dem ‚bedeutungsorientierten Kulturbegriff‘ (vgl. Reckwitz 2004a, 7; s. Exkurs A1 im Anhang).

entsprechende Deutungsraaster fallen (vgl. Etzold et al. 2012, 186f.; Etzold 2013, 25f.; Scott 2014 [1995], 66ff.).

Alle drei Dimensionen von Institutionen haben in der Argumentation von Scott eine restriktive und eine ermöglichende Seite, was der praxistheoretischen Perspektive auf soziale Praxis ähnelt, wie sie etwa in Giddens Strukturierungstheorie ausformuliert wurde. Institutionen wirken damit nicht determinierend, sondern allenfalls einschränkend, anleitend oder stimulierend für soziale Handlungen. Scott schreibt:

“Institutions impose restrictions by defining legal, moral, and cultural boundaries, distinguishing between acceptable and unacceptable behavior. But it is equally important to recognize that institutions also support and empower activities and actors. Institutions provide stimulus, guidelines, and resources for acting as well as prohibitions and constraints on action” (Scott 2014 [1995], 58).

Scott argumentiert außerdem, dass Institutionen, die lediglich von einer der drei hier beschriebenen Dimensionen getragen werden, über Zeit auch in die anderen zwei Dimensionen übergehen bzw. dass sich die Dimensionen damit überschneiden können (vgl. Scott 2014 [1995], 59ff.). Die Anschlussfähigkeit dieser neo-institutionalistischen Perspektive an die Praxistheorie und deren Fokus auf soziale Praktiken wird nicht nur in den Arbeiten von Etzold et al. (2012) und Florian (2008) diskutiert. Scott selbst weist darauf hin, dass eine Betrachtung gesellschaftlicher Institutionen auch die soziale Praxis und die Bedingungen sozialen Handelns (d. h. soziale Position der Akteure, Kapital, relative Machtverhältnisse) berücksichtigen muss, um das Wirken von Institutionen nachvollziehen zu können. Denn diese Elemente stehen in einem Wechselverhältnis zu den als ‚symbolische Repräsentationssysteme‘ betrachteten Institutionen. Darüber hinaus entstehen die Institutionen überhaupt erst über die Praxis, so Scotts Argumentation (Scott 2014 [1995], 57), die sich auch in dieser Hinsicht stark mit der praxistheoretischen Perspektive deckt.³³ Scott verweist damit auch auf die Gleichzeitigkeit von Reproduktion und Wandel, die nicht nur für die soziale Praxis von Bedeutung ist. Sie gilt – vermittelt über die Praxis als Medium und im Sinne des *Doing Institutions* (Etzold et al. 2012) – auch für die Ebene der Institutionen: Soziale Institutionen befinden sich damit zwar in einem (temporär) stabilen Zustand, können zugleich aber als Prozess verstanden werden (Scott 2014 [1995], 58).³⁴


³³ Scott schreibt dazu: “Although symbolic systems – rules, norms, and cultural-cognitive beliefs – are central ingredients of institutions, the concept must also encompass associated behaviors and material resources. Although an institutional perspective gives heightened attention to the symbolic aspects of social life, we must also attend to the activities that produce, reproduce, and change them and to the resources that sustain them ... Rules, norms, and meanings arise in interaction, and they are preserved and modified by human behavior” (2014 [1995], 57).

³⁴ Hierbei argumentiert Scott: “Although institutions function to provide stability and order, they themselves undergo change, both incremental and revolutionary. Thus, our subject must include not only institutions as a property or state of an existing social order, but also institutions as process, including the processes of institutionalization and deinstitutionalization ... Scholars increasingly attend not only to how institutions arise and are maintained, but to how they undergo change ... [and] much of the impetus for change occurs through endogenous processes, involving conflicts and contradictions between institutional elements, but institutions can also be destabilized by exogenous shocks, such as wars and financial crises” (Scott 2014 [1995], 58).

Dimensionen sozialer Institutionen

Auf dieser Grundlage lässt sich nun auf theoretischer Ebene das Verhältnis formeller und informeller Regulierung zusammenfassend beschreiben: Formelle Regeln können dabei als explizite kodifizierte Institutionen betrachtet werden, die sich etwa in Form von Gesetzen, Verordnungen, festgelegten Prozessabläufen oder Verträgen darstellen. Informelle Regeln zeigen sich in Form von Normen, Werten und Erwartungen, geteilten Ansichten, Wahrnehmungen, Lebensstilen etc. (Etzold et al. 2009, 2012; Etzold 2013; North 1990; s. Kap. 3.2.2). Formelle Regeln, d. h. also die oben beschriebenen regulativen Institutionen, und informelle Regeln, d. h. normative Institutionen sowie kulturell-kognitive Institutionen, werden in einem kontinuierlichen Aushandlungsprozess über die Praxis hergestellt, reproduziert, verändert und neu kombiniert, wie es auch bei Frances Cleavers Konzept des Institutional Bricolage beschrieben wird (s. Kap. 3.2.3). Wie bereits weiter oben angedeutet, bedeutet dies auch, dass die von Scott beschriebenen Dimensionen sozialer Institutionen nicht getrennt voneinander wirken, sondern oftmals in verschiedenen Kombinationsweisen ineinandergreifen (s. Tab. 6).

Tab. 6: Dimensionen sozialer Institutionen

			
	formell	informell	
	explizit	explizit & implizit	implizit
	<i>regulativ</i>	<i>normativ</i>	<i>kulturell-kognitiv</i>
Basis	z. B. Verordnungen, Verkehrsregeln, technische Organisationsabläufe, Bürokratie, Verträge	z. B. gesellschaftliche Werte, Normen, soziale Erwartungen, Tabus	z. B. Wahrnehmungen, Vorstellungen, Deutungsrahmen, Überzeugungen, Selbstverständlichkeiten, Handlungslogiken
Bezugsebene & Akteure	staatliche Institutionen, Behörden, Unternehmen, einflussreiche bürokratisch-hierarchische Organisationsformen	Gesellschaft, Gemeinschaften, soziale Gruppen	soziale Akteure (Individuen u. Gruppen) und ihre jeweiligen Positionen und Habitus
Grundlage der Anerkennung & Legitimität	Legalität und Illegalität, behördlicher Zwang, rechtliche Sanktionen	soziale Verpflichtungen, Angemessenheit, Scham, Ehre, Moral, gesellschaftliche Sanktionen	Identifizierbarkeit, Verständlichkeit, Sinnhaftigkeit, Praktikabilität
Verhältnis zu sozialen Praktiken & der Logik der Felder	Praktiken werden durch explizite Regeln beeinflusst Grundlage sind diskursives Wissen der	Praktiken werden durch explizite und implizite Normen beeinflusst Grundlage sind diskursives und praktisches	Praktiken werden durch implizite kulturell-kognitive Deutungsrahmen beeinflusst Grundlage sind praktisches Wissen,

	Regeln, erwartbare Regel-Wirkungs-Zusammenhänge, Interessen- u. Durchsetzungskalküle, Situationsähnlichkeiten, Gefühle von Schuld oder Unschuld und der Angst vor Sanktionen Praktiken werden als legal oder illegal wahrgenommen	Wissen, soziale Verpflichtungen und Erwartungen, Angst vor sozialer Exklusion und Gefühle von Scham oder Ehre beim Missachten oder Respektieren von Normen Praktiken werden als richtig und angemessen oder als falsch und unangemessen wahrgenommen	Sicherheiten und Unsicherheiten beim Erkennen und Deuten von Situationen durch die jeweiligen Akteure in Anhängigkeit von ihren sozialen Positionen und Habitus Praktiken werden als selbstverständlich, vertraut und denkbar oder als das jeweilige Gegenteil wahrgenommen
--	--	---	--

Quelle: Eigener Entwurf, verändert und ergänzt nach Etzold (2013) und Scott (2014 [1995]).

Die so entstehenden ‚Regelsysteme‘ lassen sich, wie gezeigt, zugleich als Zustand und als Prozess betrachten. Und sie erhalten ihre ‚Gültigkeit‘ nur daraus, dass sie von den Akteuren des betreffenden Feldes wiederholt bzw. reproduziert werden. Soziales Handeln kann dabei – ebenfalls einem Kontinuum gleich – mal stärker formell oder mal stärker informell erfolgen (Etzold et al. 2009). Ob sich dann in dem resultierenden ‘Meshwork’ (McFarlane 2012, 101; s. Kap. 3.2.2)³⁵ eher formelle Regeln durchsetzen oder aber informelle Regeln dominieren, inwieweit die Institutionen beschränkend oder ermöglichend wirken, und ob und unter welchen Bedingungen sich Akteure an diese Regeln halten oder sich ihnen widersetzen (können), ist nun abhängig von einer Reihe an Bedingungen: der Beschaffenheit des Feldes, den darin wirksamen Praktiken, den Positionen der im Feld partizipierenden Akteure sowie der Verteilung der im Feld dominanten Kapitalsorten und ist auch abhängig von der Frage, in welchem Verhältnis das jeweilige Feld zum Feld der Macht steht, d. h. vor allem auch welche Rolle staatliche Akteure jeweils spielen und wie stark sie das Schaffen und (Nicht-)Anwenden der Institutionen kontrollieren (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Etzold et al. 2009; Etzold 2013; Florian 2008). Schließlich ist die Wirksamkeit sozialer Institutionen (in einzelner oder kombinierter Form) von ihrer Anerkennung durch die jeweils beteiligten Akteure abhängig, welche über die soziale Praxis entsteht und den Institutionen damit Legitimität verleiht – oder eben nicht (vgl. Etzold et al. 2012; Herrle & Fokdal 2011). Darauf, dass diese Anerkennung wiederum eng mit den Habitus der beteiligten Akteure verbunden ist, weist noch einmal Florian hin:

„Erst die Genese und Reproduktion der Wahrnehmungs-, Denk- und Bewertungsschemata des Habitus verleihen Institutionen die für ihre Reproduktion notwendige Legitimität der

³⁵ Hierzu schreibt McFarlane: “The meshwork stresses the fact that the urban is not readymade, but always in formation. From this perspective, rather than viewing informality and formality as fixed categories, or as mutually exclusive, the two appear as lines of changing practice and movement, taking place not above or in advance of urban life, but within its unfolding” (2012, 101).

Fraglosigkeit oder motivieren den für institutionellen Wandel erforderlichen Zweifel an diesen Selbstverständlichkeiten“ (2008, 144).

3.3.3.3 Der Markt als ‚ökonomisches Feld‘

Das praxistheoretische Verständnis von Märkten unterscheidet sich vom gängigen wirtschaftswissenschaftlichen Verständnis vor allen Dingen darin, dass das Menschenbild des homo oeconomicus und die Annahme, dass gesellschaftliche Akteure rein zweckorientiert handeln, abgelehnt werden (s. oben). Zwar wird bewusstes, rationales Handeln auch in praxistheoretischen Ansätzen nicht ausgeschlossen. Es rückt aber zugunsten einer Betonung sozialer Praktiken in den Hintergrund. Die für die Ausübung sozialer Praktiken notwendigen körperlichen und geistigen Handlungsakte der Akteure werden zu einem großen Anteil von ihrem praktischen Sinn beeinflusst (s. oben). Ökonomische Tätigkeiten können in diesem Sinne ebenfalls als soziale Praktiken verstanden werden, insofern sich ökonomische Produktionsprozesse und die auf Märkten erfolgenden Tauschhandlungen zu routinierten sich wiederholenden Handlungsketten entwickeln, die so nicht notwendigerweise ein bewusstes Reflektieren und Kalkulieren mehr erfordern. Selbst nach außen hin rational erscheinende Kostenkalkulationen oder die Suche nach dem niedrigsten Preis und den günstigsten Produktionsbedingungen können in diesem Sinne als durch Inkorporation in die Habitus der Akteure verinnerlichte und vom praktischen Sinn gesteuerte Denk- und Handlungsweisen betrachtet werden (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2015 [1980]).

Das praxeologische Verständnis des Marktes (*Marché*) unterscheidet sich nicht nur deshalb deutlich vom neo-klassischen wirtschaftswissenschaftlichen Verständnis.³⁶ Dort wird der Markt aus „seinem räumlichen und sozialen Kontext gelöst und ... als privilegiertes Untersuchungsobjekt eines genuin »ökonomischen« Verhaltens modellhaft neu bestimmt“ (Holder 2014, 179). Bourdieu kritisiert diese Betrachtungsweise nicht nur, weil sie auf dem abstrakten Menschenbild des homo oeconomicus beruht, welcher der Konzeption zufolge über vollständige Informationen verfügt und sich diese auf vollkommenen – d. h. auf ausschließlich durch ökonomische Logik regulierten – Märkten zunutze macht. Darüber hinaus verkennen die damit verknüpften Vorstellungen über die Funktionsweise von Märkten Bourdieu zufolge auch

³⁶ Bourdieu verwendet den Markt-Begriff grundsätzlich in einem erweiterten Verständnis: In Anknüpfung an Karl Polanyi (2001 [1944]) nutzt er ihn zur Kritik an der in der Neoklassik vertretenen Perspektive, dass sich Märkte grundsätzlich über die Relation von Angebot und Nachfrage selbst regulierten und Marktprozesse im Wesentlichen durch rational kalkulierende und nutzenmaximierende Akteure (im Sinne des homo oeconomicus) angetrieben würden. Bourdieu folgt Polanyis Argumentation, dass staatliche Institutionen eine zentrale Rolle in der Entstehung von Märkten bzw. nationalen Ökonomien gespielt haben (etwa im Merkantilismus) und sich Märkte somit nicht gänzlich selbst regulieren. Wie die Praxistheorien generell, lehnt auch Bourdieu das Konzept des homo oeconomicus ab, dem er einen ‚scholastischen Fehler‘ unterstellt. Denn wie bei allen rein subjektivistischen Ansätzen bleiben hierbei die Bedingungen und Einflüsse gesellschaftlicher Strukturen unberücksichtigt. Explizit kritisiert Bourdieu die Vernachlässigung von Macht und Herrschaftsstrukturen, in die alle gesellschaftlichen Akteure eingebettet sind. Und schließlich betont er, dass es auf Märkten nicht ausschließlich um den Zugang zu materiellen Gütern, sondern vor allem auch um gesellschaftliche Wertvorstellungen, Hierarchien und Anerkennung geht, die Bourdieu als ‚symbolische Güter‘ bezeichnet (Holder 2014).

gesellschaftliche Machtverhältnisse und Herrschaftsformen. Schließlich lässt die neo-klassische Perspektive auf Märkte auch die nichtökonomischen Motive der Akteure außer Acht. Neben den ökonomischen Gütern, ginge es schließlich selbst im ökonomischen Feld auch um symbolische Güter – also um Anerkennung, Wertvorstellungen, soziale Stellung etc. Zugleich seien Angebot und Nachfrage keine bloß aus individuellem Interesse und Kosten-Nutzen-Kalkülen abgeleiteten Relationen, sondern sie seien vielmehr über die spezifischen Bedingungen historisch entwickelter und gesellschaftlich ausdifferenzierter (ökonomischer) Felder sozial konstruiert und Bestandteil der jeweiligen *Illusio* und der *Habitus* der Feldakteure. Dabei kann die Annahme einer dominanten Bedeutung von Kosten-Nutzen-Kalkülen nach Bourdieu selbst als *Illusio* des ökonomischen Feldes und seiner Teilfelder gelten. Darin stellen ökonomische Gewinnorientierung, Nutzenmaximierung, Kalkulation usw. kulturell erlernte Werte dar, welche die Akteure der ökonomischen Felder inkorporiert haben und sinnhaft deuten können. In diesen Feldern finden ebenfalls Akkumulations-, Verteilungs- und Austauschprozesse statt und es wird ebenfalls um Güter, Waren, Preisvorteile etc. konkurriert. Auch hier werden (ökonomische) Interessen verfolgt, Kapital eingesetzt und Investitionen getätigt. Der praxistheoretischen Argumentation gemäß folgen diese Praktiken allerdings nicht der rationalen Logik individueller Akteure im wirtschaftswissenschaftlichen Verständnis, sondern in erster Linie der praktischen Logik der spezifischen Felder (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2015 [1980]; Böning 2014; Hillebrandt 2014b, 188ff.; Holder 2014, 180f.).

Bei der Betrachtung des ökonomischen Feldes geht es damit, wie bei der Betrachtung anderer sozialer Felder auch, in erster Linie um das Aufdecken sozialer Beziehungen und ihrer Bedingungen. Diese Beziehungen sind nach Bourdieu im ökonomischen Feld nicht prinzipiell anders gestaltet, als dies in anderen sozialen Feldern der Fall ist. Auch wenn es in Letzteren nicht um den ökonomischen Tausch im engeren Sinne geht, so ist allen Feldern gemeinsam, dass ihnen eine spezifische Logik zugrunde liegt. Denn unabhängig vom Tausch ökonomischer Güter (materielle Güter, Waren) oder symbolischer Güter (z. B. Anerkennung, Ehre) ist diese Ökonomie weitgehend durch Konkurrenz um knappe Güter, Positionen, Kapital und Interessendurchsetzung gekennzeichnet, die in sozialen ‚Spielen‘ zwischen den Feldakteuren ausgehandelt wird³⁷ (Hillebrandt 2014b, 186ff.):

„In der Tat läßt sich das Feld mit einem Spiel vergleichen ... So gibt es *Einsätze* bei diesem Spiel, Interessenobjekte, die im wesentlichen das Produkt der Konkurrenz der Spieler untereinander sind; eine *Investition in das Spiel* ... [und] die *illusio* ... Die Spieler sind im Spiel befangen, sie spielen, wie brutal auch immer, nur deshalb gegeneinander, weil sie alle den Glauben (*doxa*) an das Spiel und den entsprechenden Einsatz, die nicht weiter zu hinterfragende Anerkennung teilen ... und dieses *heimliche Einverständnis* ist der Ursprung ihrer Konkurrenz und ihrer Konflikte“ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 127f; Hervorh. i. O.).

³⁷ Dies unterstellt gewissermaßen eine Ausschließlichkeit des Konkurrenzkampfes in den Feldern, die vielfach kritisiert wurde (vgl. Hillebrandt 2014b, 191f.; Schäfer 2013, 110f.) und sich mit dem Verweis auf die Möglichkeit von Formen der Kooperation zwischen Akteuren der Felder durchaus hinterfragen ließe.

3.3.3.4 Die räumliche Dimension sozialer Praktiken

Mit dem so genannten *Spatial Turn* hat der Raum als Untersuchungsgegenstand, über die eigentlichen Raumwissenschaften inklusive der Geographie hinaus, auch in anderen Sozialwissenschaften bzw. in der Sozialtheorie eine neue Aufmerksamkeit erlangt (z. B. Löw 2001; Oßenbrügge & Vogelpohl 2014; Simonsen 1996).³⁸ Dies spiegelt sich auch in den Theorien sozialer Praktiken wider. Insbesondere in Theodore Schatzkis Konzeption einer Site Ontology (Schatzki 2002) und in den Arbeiten von Anthony Giddens wird für eine stärkere Betrachtung des Raumes im Rahmen (praxistheoretischer) soziologischer Studien plädiert (Giddens 1984).³⁹

Zunächst einmal haben soziale Praktiken u. a. deshalb notwendigerweise eine räumliche Dimension, weil sie sich aus körperlichen Bewegungen und Handlungsakten zusammensetzen und dabei materielle Artefakte einbeziehen (s. Kap. 3.3.1). Soziale Praktiken finden aber nicht nur in physisch-materiellen, sondern gleichfalls auch in relationalen und sozialen Räumen statt und können darüber hinaus im Rahmen weiterer Raumkonzepte gedacht werden (zu diesen Raumkonzepten vgl. Hard 2003; Simonsen 1996). Die räumliche Dimension sozialer Praktiken ist – wie alle Praktiken – außerdem eng mit einer zeitlichen Dimension⁴⁰ verknüpft (Giddens 1984; Reckwitz 2003; Schäfer 2013). Zum Beispiel sind räumlich-materielle Strukturen, wie etwa die Infrastruktur eines städtischen Verkehrssystems, schließlich das Ergebnis sozialer Praktiken (der Planung, des Ausbaus, der Instandhaltung, der Verkehrsmittelnutzung etc.), die über einen längeren Zeitraum ausgeübt wurden, sich über bestimmte Räume erstrecken bzw. in verschiedenen Räumen existieren. Entscheidend ist dabei aus praxistheoretischer Sicht, dass die sozialen Praktiken eben nicht von einzelnen Individuen zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort durchgeführt werden. In der raum-zeitlichen Ausprägung sozialer Praktiken geht es vielmehr um die „Repetitivität eines Komplexes von Aktivitäten ... der ‚typischerweise‘ von verschiedenen Individuen in der zeitlichen Sequenz zu unterschiedlichen Zeitpunkten und in verschiedenen räumlichen Settings hervorgebracht wird“ (Reckwitz 2004c, 321, zit. nach Wagenseil 2014, 179).

³⁸ Eine kritische Auseinandersetzung mit dem Spatial Turn (aus humangeographischer Perspektive) findet sich u. a. bei Lippuner & Lossau (2004).

³⁹ Diese Verknüpfung von Praxistheorie und Raum fand auch Eingang in die deutschsprachige Humangeographie, wo sich z. B. Benno Werlen in seinem Konzept der ‚alltäglichen Regionalisierungen‘ explizit auf die Arbeiten von Giddens bezieht (Werlen 1997). In einer anderen Konzeption vertreten z. B. Everts et al. (2011) die Auffassung, dass insbesondere Schatzkis Site Ontology von besonderer Relevanz für humangeographische Arbeiten sei. In weiteren geographischen Arbeiten wurde in jüngster Zeit hingegen die Bedeutung der Bourdieuschen Praxeologie für eine sozialtheoretisch informierte Untersuchung räumlicher Beziehungen diskutiert (z. B. Etzold 2013; Deffner & Haferburg 2014a).

⁴⁰ Die zeitliche Dimension drückt sich in Bourdieus Praxeologie v. a. auch in der Entwicklung der Felder und des gesamtgesellschaftlichen sozialen Raums sowie in den Laufbahnen sozialer Akteure aus, die zur Ausbildung von spezifischen Habitus führen (z. B. Bourdieu 2014 [1979]).

Aneignung des Raumes

In Bourdieus Praxeologie wird der Raum vor allem als nicht-physischer Sozialraum verstanden, in dem sich die sozialen Beziehungen zwischen den Akteuren sozialer Felder, ihren sozialen Positionen und Habitüs und ihren Kapitalverfügbarkeiten widerspiegeln – der soziale Raum ist damit zugleich ein relationaler Sozialraum. Der physisch-materielle Raum hatte dagegen in den Arbeiten Bourdieus lange Zeit eher eine marginale Stellung inne, wurde aber seit Anfang der 1990er Jahre stärker thematisiert (vgl. Deffner & Haferburg 2014a, 333): In der umfassenden soziologischen Studie *Das Elend der Welt (La Misère du Monde)*, Bourdieu et al. 2002 [1993], in der das alltägliche Leben der Menschen in den Pariser Banlieues und soziale Ungleichheiten der französischen Gesellschaft beleuchtet werden, greift das Autorenkollektiv um Bourdieu den engen Zusammenhang von physisch-materiellem und sozialem Raum auf. Im Kontext der Studie wird dieser Zusammenhang in der Weise beschrieben, dass der physisch-materielle Raum bzw. der angeeignete Raum die sozialen Unterschiede zwischen den sozialen Positionen der Akteure des Sozialraums symbolisch repräsentiert (Bourdieu et al. 2002 [1993], 159ff.). Stark verkürzt beschrieben, handelt es sich dabei also um die sozialen Distanzen, die sich aus der unterschiedlichen Kapitalverfügbarkeit, spezifischen Habitüs und gesellschaftlichen Machtunterschieden zwischen den ‚herrschenden Klassen‘ und den ‚beherrschten Klassen‘ ergeben und die sich räumlich ausdrücken.⁴¹

Für die vorliegende Studie, in der es nicht ausdrücklich um die Untersuchung sozialer Unterschiede zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Klassen geht, hat dieser Zusammenhang von Raum und sozialer Praxis dennoch eine Relevanz. Denn wie die sozialen Positionen im Sozialraum sind auch die Positionen bzw. Orte im physisch-materiellen Raum umkämpft, was sich in der Formel ‚Aneignung des Raums‘ der gebauten Umwelt widerspiegelt. Darin drückt sich zugleich eine enge Wechselbeziehung von Habitus und Habitat aus (vgl. Bourdieu 2002 [1993], 163; Deffner & Haferburg 2014b, 333f. u. 337f.). Wiederum eingebettet in den Kontext der oben genannten Studie schreibt Bourdieu zur Raumaneignung:

„Der Raum, oder besser, die Orte und Plätze des verdinglichten Sozialraums und die von ihnen vermittelten Profite sind selbst Gegenstand von Kämpfen (innerhalb der verschiedenen Felder). Räumliche Profite können die Form von *Lokalisierungs-Profiten* annehmen ... Auf der einen Seite findet man Erträge, die situationsspezifisch sind und damit einhergehen, daß man sich nahe bei knappen und erstrebenswerten Gütern ... befindet. Auf der anderen Seite handelt es sich um *positions- oder rangspezifische Profite* (z. B. diejenigen, die aus einer prestigeträchtigen Anschrift resultieren) ... Sie können aber auch die Form von *Besetzungs- oder Dichte-Profiten* annehmen: die Verfügung über einen physischen Raum ... kann ein Mittel darstellen, jedwede Art unerwünschten Eindringens fernzuhalten“ (Bourdieu 2002 [1993], 163f.; Hervorh. i. O.).

⁴¹ In dieser Verbindung von sozialen und räumlichen Beziehungen liegt allerdings die Gefahr einer unzulässigen Gleichsetzung beider Sphären (Lossau & Lippuner 2004, 201, zit. nach Deffner & Haferburg 2014a, 333).

Wie an späterer Stelle gezeigt wird (s. Kap. 4.4.4.1), müssen auch die Anbieter im Feld der Motorrad-Taxis um physisch-räumliche Positionen ringen, um ihre Dienstleistung an möglichst lukrativen Orten mit hoher Nachfrage anbieten zu können. Eine erfolgreiche Aneignung entsprechender Räume gegenüber anderen Anbietern und Konkurrenten kann zum Erzielen von höheren Profiten im Feld führen (v. a. ökonomisches Kapital) und ist auf diese Weise mit den sozialen Aufstiegsmöglichkeiten der Anbieter und ihren sozialen Positionen verbunden. Die Möglichkeiten der Aneignung von Räumen sind wiederum generell durch Kapitalverfügbarkeiten bestimmt:

„Die Fähigkeit, den Raum zu beherrschen, hauptsächlich basierend auf der (materiellen oder symbolischen) Aneignung der seltenen (öffentlichen oder privaten) Güter, die sich in ihm verteilt finden, hängt vom Kapitalbesitz ab“ (Bourdieu 2002 [1993], 164).

Räumliche Praktiken und räumliches Kapital

In Kontext der vorliegenden Studie ist dabei auf eine weitere Kapitalsorte zu verweisen, die im Folgenden als *Spatial Capital* bzw. ‚räumliches Kapital‘ bezeichnet wird und eine individuelle sowie kollektive Komponente aufweist. Diese Kapitalsorte wurde bislang in unterschiedlichen Variationen diskutiert (u. a. Haferburg et al. 2009; Lévy 2003; Mace 2015). Lévy (2003, zit. nach Haferburg et al. 2009) hat den Begriff des räumlichen Kapitals konzipiert, um die von Bourdieu et al. (2002a [1993]) in der Studie *Das Elend der Welt* beschriebenen ‚Ortseffekte‘ des Wohnortes bzw. der Nachbarschaft begrifflich zu fassen. Denn der Wohnort (bzw. allgemein der Aufenthaltsort) von Akteuren kann – indem er bestimmte soziale Relationen symbolisch widerspiegelt – eine ermöglichende und eine einschränkende Wirkung entfalten. Im für sie günstigen Fall wird es den Akteuren vermittelt über diesen Raum möglich, bestimmte feldspezifische Profite zu erzielen (s. oben).

In Anlehnung an das bei Lévy (2003) formulierte Verständnis nutzen Haferburg et al. (2009) das Konzept des räumlichen Kapitals in Verbindung mit dem des sozialen Kapitals zur Analyse der sozialen Wirkung von Public-Viewing-Events im Kontext der Fußballweltmeisterschaften in Deutschland 2006 und in Südafrika 2010: Das Zusammentreffen verschiedener (auch benachteiligter) sozialer Gruppen bei solchen Events habe das Potenzial, über das Schaffen und ‚Zugänglich-Werden‘ attraktiver Orte und Plätze des sozialen und kulturellen Austauschs, zur Überwindung sozialer, räumlicher und symbolischer Distanzen zwischen diesen Gruppen beizutragen. Insbesondere im Kontext der Postapartheid in Südafrika könne daran anknüpfend über planerische Gestaltungsmöglichkeiten versucht werden, eine sozial-integrative Transformation städtischer (auch benachteiligter) Räume herbeizuführen, die zu einer dauerhaften Verbesserung der Lebensqualität beiträgt (Haferburg et al. 2009). Vermittelt über die im Eventkontext neu entstehenden physisch-räumlich lokalisierbaren Sozialräume kommt es dabei zu einem Austausch zwischen den verschiedenen sozialen Gruppen, was gewissermaßen zur Generierung sozialen Kapitals beiträgt. Die Vermittlungsleistung dieser Sozialräume und

anknüpfende planerische Maßnahmen zur Verbesserung von Lebensqualität kann in Verbindung mit ihrer sozialen Zugänglichkeit als räumliches Kapital verstanden werden.

In einem etwas anderen Verständnis stellen auch Rutten et al. (2010) eine Verbindung von physisch-materiellem Raum und sozialem Kapital her. Soziale Beziehungen, über die Ressourcen ausgetauscht und Möglichkeiten generiert werden (was sie als soziales Kapital verstehen), bildeten sich schließlich oftmals in Form räumlicher Nähe der Akteure ab. Ein wesentlicher Grund dafür sei, dass sich soziale (Austausch-)Beziehungen – auch in Zeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologie – aufgrund dieser Nähe besser aufrechterhalten ließen. Aus ökonomischer Perspektive erklären sie dies mit geringeren Transaktionskosten und der Möglichkeit höherer Profite (2010, 4).

In einem planungspraktischen Verständnis des räumlichen Kapitals (detailliert ausgeführt bei Mace 2015), das auch die bei Bourdieu genannten Lokalisierungs-Profite betrifft, kann dieses u. a. auf die physisch-räumlichen Lagebeziehungen von Angebot und Nachfrage angewendet werden. Dabei ist vom physisch-räumlichen Standpunkt der Feldakteure (z. B. vom Wohnort) abhängig, ob sie über einen unmittelbaren Zugang zu bestimmten Gütern (z. B. Versorgungsdienstleistungen) in ihrer unmittelbaren Umgebung verfügen und diese leicht erreichbar sind (‚viel räumliches Kapital‘) oder ob diese Güter dort nicht verfügbar sind bzw. schwer erreichbar sind (‚wenig räumliches Kapital‘). Es kann somit auch auf die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten angewendet werden: “[S]patial capital, in this context represents the ability to minimise journey times to work and services and to transport nodes that give access to the centre (of the city of residence) and to other city centres” (Mace 2015, 6).

In Anlehnung an diese verschiedenen Sichtweisen, aber angepasst an die empirischen Beobachtungen der vorliegenden Studie, wird der Begriff des räumlichen Kapitals im Folgenden in zweierlei Weise verwendet: Erstens als eine Sonderform des sozialen Kapitals, welches für die Feldakteure (hier: Motorrad-Taxi-Fahrer), die darüber verfügen, Zugriff auf bestimmte in diesem Fall ‚ortsgebundene‘ Ressourcen ermöglicht, weil sie de facto oder über Zuschreibung Teil einer sozialen Gemeinschaft sind, die ‚räumlich verankert‘ ist. Abgeleitet von dieser ‚Mitgliedschaft‘ in einer bestimmten Community eines bestimmten Wohnortes können sie dort eine Fahrervereinigung gründen oder Zugang zu einer Fahrervereinigung erhalten. Damit verbunden drückt sich das räumliche Kapital zweitens darin aus, dass die Fahrer sich so in physischer und symbolischer Weise einen spezifischen Ort mit hohem Kundenpotenzial aneignen können. Sie verfügen damit über räumliches Kapital, das in ökonomisches Kapital transformiert werden kann, d. h. zum Erzielen ökonomischer Gewinne eingesetzt werden kann. Räumliches Kapital dient außerdem als Mittel der sozialen Exklusion konkurrierender Anbieter.

Raumbezogene soziale Praktiken, Relationen und räumliches Kapital spielen also für die Alltagsmobilität allgemein und im Feld der Motorrad-Taxis im Besonderen eine zentrale Rolle. Das Angebot von und die Nachfrage nach Mobilitätsoptionen lassen sich dabei vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen in mehrfacher Hinsicht räumlich denken: (1) Angebot und

Nachfrage sind im städtischen Raum Dar es Salaams an konkreten physisch-räumlichen Orten präsent (z. B. an Taxiständen, Straßen, Plätzen) und werden dort praktisch ausgeübt; (2) sie verbinden verschiedene physisch-räumliche Standpunkte im städtischen Raum miteinander, wobei Distanzen und die durch die Motorrad-Taxis jeweils gegebenen Möglichkeiten ihrer Überwindung relative Lagebeziehungen erzeugen (z. B. nah/fern, leicht/schwer erreichbar) und dabei – auch über das räumliche Kapital – Einfluss auf die sozialen Praktiken der Dienstleistung nehmen, z. B. in Bezug auf Routenwahl, Aushandlung der Fahrpreise, Nutzung der Motorrad-Taxis oder Wahl eines anderen Verkehrsmittels; (3) mit Blick auf den nicht-physischen Raum des sozialen Feldes im Sinne Bourdieus drücken sich in der Ausgestaltung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung die sozialen Positionen der Feldakteure und die Beziehungen zwischen ihnen aus, z. B. was die ökonomischen Relationen zwischen Fahrzeugeigentümern und Fahrern anbetrifft oder auch die Behauptung der Anbieter gegenüber der Konkurrenz; (4) soziale Beziehungen können sich außerdem im physisch-materiellen Raum widerspiegeln. Wie in Hinblick auf das räumliche Kapital thematisiert wurde, können dabei z. B. räumlich verankerte soziale Netzwerke bestimmten Akteuren einen körperlichen sowie symbolischen Zugang zu einer bestimmten Lokalität gewähren, während dies anderen Akteuren, denen es entsprechend an räumlichem Kapital mangelt, verweigert wird (z. B. der Zugang zu Taxiständen, s. Kap. 4.4.4.1).

3.3.4 Zusammenführung: Praxistheoretische Perspektiven und Motorrad-Taxis

Die praxistheoretischen Perspektiven erlauben es, das Verhältnis von gesellschaftlichen Strukturen im Bereich der urbanen Mobilität und des Motorrad-Taxi-Feldes einerseits und die individuelle sowie kollektive Handlungsfähigkeit der betreffenden sozialen Akteure andererseits gleichermaßen zu betrachten. Dadurch ist es möglich, die Perspektive des homo oeconomicus und anderer rein subjektivistischer Betrachtungsweisen, in denen die Handlungsfreiheit der Akteure überzeichnet und die (begrenzende) Wirkung gesellschaftlicher Strukturen ausgeblendet wird, zu überwinden. Zugleich werden rein objektivistische bzw. strukturalistische Ansätze überwunden, die den Akteuren keinen Spielraum für individuelle Handlungen zugestehen. Die Fokussierung sozialer Praktiken wird damit den strukturellen Wirkungen staatlicher Regulierung oder etablierter ökonomischer Relationen im Feld der Motorrad-Taxis gerecht. Gleichzeitig werden Handlungsspielräume sowie das Potenzial zur Veränderung von Strukturen im Feld mitgedacht (z. B. Entwicklung und Ausbau von Organisationsformen durch die Anbieter).

Die Bezugnahme zur Praxeologie Bourdieus und dabei insbesondere zu den Kernkonzepten Feld, Kapital und Habitus ermöglicht es, die auch im Motorrad-Taxi-Feld in Dar es Salaam bestehenden Machtrelationen und Auseinandersetzungen (d. h. die ‚sozialen Kämpfe‘ oder Konflikte) um individuelle und kollektive Interessendurchsetzung und Einfluss zu beleuchten (z. B. Konkurrenzbeziehungen). Die praxistheoretische Betrachtung erlaubt es zudem, das

dialektische Verhältnis der Regelmäßigkeit sozialer Praktiken einerseits und der Regelmäßigkeit sozialer Institutionen andererseits nachzuvollziehen. Dies gestattet eine detaillierte Beschreibung der Herstellung und Durchsetzung verschiedener formeller und informeller Regulierungsweisen im Feld der Motorrad-Taxis. Mit der praxistheoretischen Perspektive ist es außerdem möglich, die aus der Empirie herausgearbeiteten Abhängigkeitsbeziehungen zwischen dem Feld der Motorrad-Taxis und den relevanten Bereichen des gesellschaftlichen Machtfeldes auch theoretisch zu fassen. Die Betrachtung des Motorrad-Taxi-Feldes als Teil des ökonomischen Feldes erlaubt es zudem, die Integration der Motorrad-Taxis in den Markt der Mobilitätsdienstleistungen nicht als rein ökonomische Praxis im neo-klassischen wirtschaftswissenschaftlichen Sinn zu betrachten, sondern vielmehr als soziale Praxis, die in erster Linie auf einem praktischen Sinn der Feldakteure beruht. Schließlich ermöglicht es die praxistheoretische Sichtweise, den engen Zusammenhang von sozialer Praxis und Raum nachzuzeichnen und herauszuarbeiten, welche Rolle er für die Dienstleistung der Motorrad-Taxis spielt.

3.4 Konzeptioneller Rahmen zur Analyse der Motorrad-Taxis

Die Untersuchung des thematischen Zusammenhangs von Informalität, Verkehr und Motorrad-Taxis erfolgt in der vorliegenden Studie auf Grundlage eines empirischen Vorgehens, das auf dem Forschungsstil der Grounded Theory und dem Einsatz qualitativer Forschungsmethoden basiert (s. Kap. 4.2). Die Analyse der dabei erzielten Ergebnisse wird mithilfe der oben vorgestellten theoretisch-konzeptionellen Ansätze unterstützt. Dieser konzeptionelle Rahmen wird im Folgenden zusammengefasst (s. Abb. 6).

In dieser Konzeption dient der Southern Urbanism dazu, das etablierte Verhältnis von Theorieproduktion (anhand des Globalen Nordens) und empirischen Fallbeispielen (Übertragung auf den Globalen Süden) aufzubrechen und am Beispiel der urbanen Mobilität in SSA zu einer ‚Süd-Verschiebung‘ der Theorieentwicklung beizutragen. Die Entwicklung einer ‚Theorie mittlerer Reichweite‘ im Sinne der Grounded Theory nach Corbin und Strauss (2015; s. Kap. 4.2.2) erfolgt eng angelehnt an die empirischen Einblicke der vorliegenden Fallstudie und den lokalen Kontext in Dar es Salaam.

Die Analyse und Einordnung der Empirie werden mithilfe politischer Perspektiven der Steuerung und praxistheoretischer Perspektiven vorgenommen. Unter ersten werden in dieser Arbeit der analytische Governance-Begriff, der Informalitätsbegriff und das Konzept der Institutional Bricolage zusammengefasst. Governance dient in der vorliegenden Arbeit als empirische Analyseperspektive, welche die Betrachtung der Akteure des untersuchten Feldes, ihrer Interessen, Austausch- und Machtbeziehungen sowie ihrer Konflikte und sonstigen Aushandlungsformen fokussiert. Dabei spielen verschiedene Regulierungsformen eine Rolle und das Verhältnis von Informalität und Formalität wird in den Mittelpunkt gerückt. Die vorgestellten, teils konträren Verständnisse des Informalitätsbegriffs helfen, informellen Praktiken des Feldes und ihrer Regulierung auf die Spur zu kommen und diese nachzuvollziehen. Das Bricolage-Konzept rückt

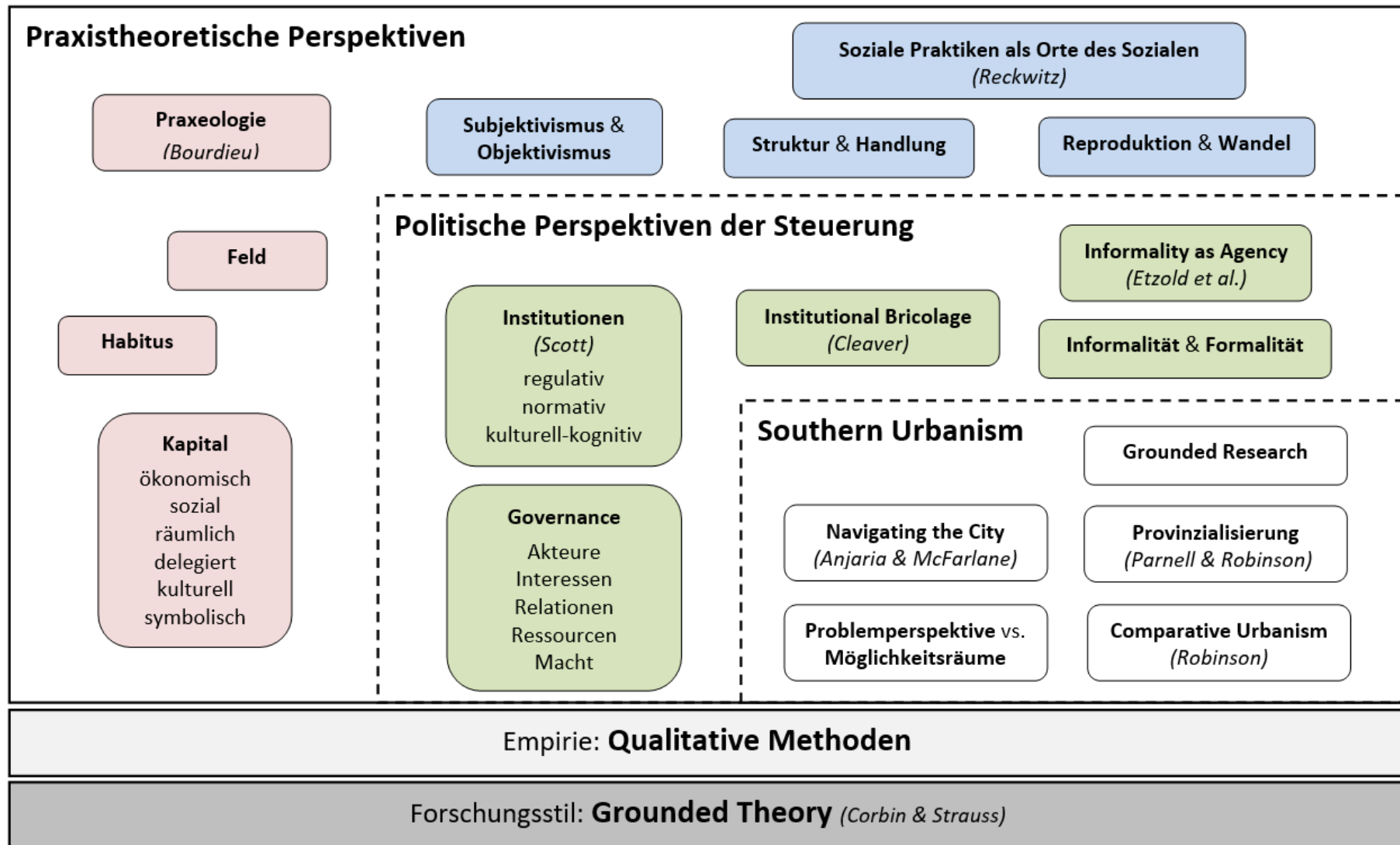


Abb. 6: Konzeptioneller Rahmen zur Analyse des Motorrad-Taxi-Feldes

Quelle: Eigener Entwurf

die Dynamik, Aushandlung und Überlappung verschiedener Regulierungsformen in den Fokus und sensibilisiert für die in diesem Kontext zentrale Bedeutung der Einbettung der Akteure in soziale Zusammenhänge und gesellschaftliche Machtverhältnisse, die mit Unterstützung sozialtheoretischer Konzepte erfasst werden.

Die vorgestellten sozialtheoretischen Konzepte aus dem Umfeld der Praxistheorie erlauben es, die alltäglichen Praktiken im Feld der Motorrad-Taxis sowie ihre Reproduktion und Veränderung herauszuarbeiten, die Rolle von Institutionen zu beleuchten, die Positionen und Habitus der Feldakteure nachzuvollziehen und über eine Betrachtung der feldspezifischen Kapitalsorten bestehende Machtrelationen zu identifizieren. Zugleich verhilft die praxistheoretische Perspektive zu einem Verständnis der Einflüsse, welche andere soziale Felder (gesellschaftliches Machtfeld, Feld der Ökonomie) auf die Motorrad-Taxi-Dienstleistung ausüben und welche Rolle die Beziehung von sozialer Praxis und Raum für Letztere hat. Die Kombination dieser Perspektiven und Konzepte trägt dazu bei, die Marktintegration der Motorrad-Taxis und ihre Bedingungen, das Verhältnis von Formalität und Informalität und dasjenige von Struktur und Handlungsspielräumen der Akteure zu verstehen und damit die drei Ausgangsfragestellungen zu beantworten.

4. Fallstudie: Motorrad-Taxis in Dar es Salaam

Mit dem Ziel, das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und die verschiedenen Mechanismen ihrer Integration in den Markt der Mobilitätsdienstleistungen zu verstehen, stellt dieses Kapitel die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen in Dar es Salaam vor. Kapitel 4.1 begründet zunächst die Auswahl der Fallstudie und überträgt die forschungsleitende Fragestellung. Aufbauend darauf präsentiert Kapitel 4.2 das methodische Vorgehen: Zunächst wird dabei Bezug zu den methodologischen Konsequenzen praxistheoretischer Forschung genommen. Daran schließen sich eine Beschreibung des gewählten Forschungsstils, des Feldzugangs und der Auswahl von Fällen und Erhebungssituationen, des Einsatzes sozialwissenschaftlicher Methoden sowie des Auswertungsverfahrens an. Abschließend erfolgt eine Reflexion der Bedeutung von Positionalität im Forschungsprozess. Die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Fallbeispiel Dar es Salaam beginnt in Kapitel 4.3, in dem die Stadt- und Verkehrsentwicklung als Ausgangsbedingung für das Aufkommen der Motorrad-Taxis – v. a. auf Grundlage der verfügbaren Literatur – nachgezeichnet wird. Kapitel 4.4 beschreibt und analysiert im Anschluss daran die empirischen Ergebnisse der Studie und fokussiert die sozialen Praktiken, Relationen und Regulierungsformen im Feld der Motorrad-Taxis. Die Zusammenführung und Diskussion der Ergebnisse erfolgen schließlich in Kapitel 4.5.

4.1 Begründung der Fallstudie

Die explorative Fallstudie hat zum Ziel, die Hintergründe und Entstehungsbedingungen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam aufzudecken und die Mechanismen ihrer Integration in den lokalen Markt der Mobilitätsdienstleistungen herauszuarbeiten. Zu diesem Zweck werden rekonstruktive Verfahren angewendet, die eine verdichtete Beschreibung und ein Verstehen des Einzelfalls ermöglichen. Da die gewonnenen Erkenntnisse darüber hinaus kontextualisiert werden sollen, muss die Fallstudie Anforderungen an eine analytische Repräsentanz erfüllen: Das bedeutet, dass anhand des Fallbeispiels der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam typische Muster herausgearbeitet werden sollen, die in Form einer Empirie-basierten Theorie bzw. als Hypothesen die Möglichkeit exemplarischer Verallgemeinerungen beinhalten. In diesem Zusammenhang wird das Exemplarische „als typischer Stellvertreter einer Klasse oder Gattung, als Teil einer Einheit (Pars pro Toto) betrachtet, sodass Generalisierbarkeit über Fallbeispiele hinaus möglich wird“ (Lamnek & Krell 2016, 179). Die Fallauswahl resultiert daher aus einer informationsorientierten systematischen Entscheidung. Der komparative Moment der Studie bezieht sich dabei sowohl auf die Vergleichsmöglichkeit mit anderen Fallstudien als auch auf die Fallstudien-interne Kontrastierung von Fällen über die Methode des theoretischen Samplings (vgl. Eisenhardt & Graebner 2007; Flyvbjerg 2006; Lamnek & Krell 2016; s. Kap. 4.2.2).

Auswahlkriterien der Fallstudie

Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, musste im Vorfeld der Studie sichergestellt werden, dass der gewählte Fall ähnliche strukturelle Bedingungen im Bereich urbaner Mobilität vorweist, die auch in anderen städtischen Kontexten in Subsahara-Afrika vorzufinden sind. Für die Auswahl der vorliegenden Fallstudie wurden daher Kriterien formuliert, die auf einer Auswertung des Forschungsstandes basieren (s. Kap. 2) und die im Vorfeld der empirischen Erhebungen per Desk Research für verschiedene Städte in SSA geprüft werden konnten. Die Auswahl der Fallstudie orientierte sich an mehreren thematischen/theoretischen und methodischen Kriterien, die der in Frage kommende städtische Kontext erfüllen sollte, um für die vorliegende Studie von Relevanz zu sein. Diese betreffen die Ausprägungen des konkreten Untersuchungsgegenstandes, d. h. der Motorrad-Taxi-Dienstleistung, und die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von relevanten Daten, Informationen und Analysen:

- Verfügbarkeit von Literatur, offiziellen Dokumenten und Online-Nachrichtenartikeln zum betreffenden Fall, um die ausgewählten Kriterien im Vorfeld der empirischen Phase prüfen zu können.
- Nachweisbarkeit der Existenz eines ausgeprägten Angebots informeller Motorrad-Taxis und Hinweise darauf, dass die Motorrad-Taxis im lokalen Verkehrssystem wichtige (Ergänzungs-)Funktionen leisten, um die Relevanz des untersuchten Falls sicherzustellen.
- Nachweisbarkeit der Existenz öffentlicher und/oder wissenschaftlicher Diskurse zu den Potenzialen und Herausforderungen lokaler (informeller) Mobilitätsangebote und Hinweise darauf, dass ein öffentliches Interesse an der Integration der Motorrad-Taxi-Branche in das städtische Verkehrssystem besteht oder zumindest kein Verbot der Motorrad-Taxis beabsichtigt ist. Damit sollte sichergestellt werden, dass neben der wissenschaftlichen Erkenntnis die späteren Ergebnisse potenziell auch für die lokale Verkehrspolitik und -planung bzw. für die weitere Entwicklung der Branche relevant sein würden.
- Verfügbarkeit von Basis-Informationen zur Regulierung der Branche, um einschätzen zu können, ob sich der lokale Fall für eine Analyse formeller und informeller Regulierungsformen im Bereich der urbanen Mobilität eignet.
- Nachweisbarkeit struktureller Ähnlichkeiten der Motorrad-Taxi-Branche zu den jeweiligen Ausprägungen der Motorrad-Taxis in anderen SSA-Metropolen – also hinsichtlich der jeweils (v. a. in der Literatur) diskutierten allgemeinen Bedingungen, Merkmale und Herausforderungen der Motorrad-Taxis (s. Kap. 2.3).
- In Anbetracht der insgesamt überschaubaren Anzahl von Studien sowie der Konzentration bisheriger Studien auf bestimmte thematische Teilaspekte in einigen wenigen Ländern in SSA (s. Kap. 2.3) sollte die auszuwählende Fallstudie in Hinblick auf die Fragestellung noch nicht hinreichend erforscht worden sein. Damit sollte sichergestellt werden, dass

neben dem thematischen Beitrag nach Möglichkeit auch Einblicke in einen bislang nicht oder kaum berücksichtigten regionalen Kontext gegeben werden können.

Begründung für die Fallstudie Dar es Salaam

Die Auswertung der verfügbaren Literatur und weiteren Quellen (behördliche Dokumente, Berichte, Online-Nachrichtenartikel) legte die Auswahl der tansanischen Metropole Dar es Salaam nahe. Über die Literatur ließ sich nachweisen, dass sich Dar es Salaams ÖPNV-System zum Zeitpunkt der Fallstudienauswahl auf ein ausgeprägtes Minibus-Angebot stützte, das von Autotaxi- und Motorrad-Taxi Dienstleistungen ergänzt wurde. Genaue Angaben über den Umfang des Motorrad-Taxi-Angebots konnten im Vorfeld zwar nicht erfasst werden. Verfügbare Quellen deuteten aber an, dass es sich zumindest um einige Tausend kommerzielle Motorrad-Taxis handelte, die in Dar es Salaam in Form der *Bodaboda* (motorisierte Zweiräder) und der *Bajaj* (motorisierte Dreiräder) operieren. Den verschiedenen Quellen konnten ebenfalls Einblicke zum öffentlichen Diskurs der Vor- und Nachteile der Motorrad-Taxis entnommen werden.

Über den Internetauftritt der tansanischen Verkehrsregulierungsbehörde *Surface and Marine Transport Regulatory Authority* (SUMATRA) konnten erste Informationen zur Regulierung der Motorrad-Taxi-Branche gewonnen werden, welche in Tansania rechtlich anerkannt ist. Zugleich zeigten vorhandene Studien und die mediale Diskussion, dass einige Schwierigkeiten in Hinblick auf die Durchsetzung staatlicher Regularien bestehen und im Umkehrschluss Informalität eine wichtige Rolle in der Alltagspraxis der Dienstleistung spielt. Für Dar es Salaam deuteten sich zudem umfangreiche Dynamiken in Bezug auf das städtische Wachstum sowie damit eng verknüpft in Bezug auf die Entwicklung der Mobilitätsbedarfe und des öffentlichen Mobilitätsangebots an, die auch Kennzeichen der meisten anderen Metropolen in SSA sind (s. Kap. 2.2).

In Hinblick auf das Vorhandensein empirischer Studien sowie deren Umfang und Ausrichtung zeigte sich, dass die Entwicklung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam bzw. Tansania bislang nicht in der Forschung berücksichtigt worden war. Die relativ begrenzte Anzahl an Studien konzentriert sich zudem vor allem auf die Problematik der hohen Unfallzahlen – zweifelsfrei ein wichtiges Thema. Allerdings waren zu Beginn des dieser Arbeit zugrunde liegenden Forschungsprojektes keine Studien verfügbar, die sich mit den anderen in Kapitel 2 identifizierten Themenfeldern beschäftigen. Eine durch das oben dargelegte Erkenntnisinteresse motivierte Studie zu den Motorrad-Taxis in Dar es Salaam versprach also, Einblicke in einen bisher nicht untersuchten Fall zu geben und damit den Stand der Forschung thematisch und in räumlicher Hinsicht zu erweitern.

Mit Blick auf die formulierten Spezifika des Forschungsgegenstands ließ sich auf Grundlage der vorhandenen Quellen vermuten, dass hinsichtlich allgemeiner Bedingungen, Merkmale, Herausforderungen der Motorrad-Taxis eine strukturelle Ähnlichkeit des Falls Dar es Salaam zu anderen vergleichbaren Fällen gegeben war. Dies gilt u. a. für die bereits erwähnten

Unfallprobleme sowie die Bedeutung der Dienstleistung für den lokalen Arbeitsmarkt. Studien zu den Angebotscharakteristiken der Motorrad-Taxis konnten nicht gefunden werden, so dass Internetartikel tansanischer Tageszeitungen als einzige Informationsquelle zur Verfügung standen, um u. a. erste Hinweise auf die Nutzung der Dienstleistung zu bekommen. Aus diesen Artikeln ging hervor, dass die Motorrad-Taxis in Dar es Salaam eine Reihe an Funktionen erfüllen, die über die Literaturlauswertung auch für andere räumliche Kontexte nachgewiesen werden konnten. Damit deutete sich somit ein Vergleichspotenzial an.

Über diese verschiedenen Kriterien hinaus wurde Dar es Salaam außerdem aus forschungspragmatischen Gründen ausgewählt, die aus einem im Jahr 2009 vom Autor durchgeführten dreimonatigen Praktikums- und Forschungsaufenthaltes im *Department of Urban Planning, Natural Resources and Environment* in der *Kinondoni Municipal Council* (KMC) resultierten. Aufgrund dessen lagen nicht nur Ortskenntnisse und Einblicke in die administrativen Verwaltungsstrukturen auf städtischer Bezirksebene vor, sondern ebenfalls bereits persönliche Kontakte, die eine vergleichsweise einfache Zugänglichkeit zu relevanten Ansprechpartnern und Ansprechpartnerinnen im Feld versprachen. Aus diesem Grund konnte davon ausgegangen werden, dass der Feldzugang vergleichsweise leicht gelingen würde.

Übertragung und Konkretisierung der Fragestellung

Aufbauend auf dem Stand der Forschung und anknüpfend an gegenwärtige theoretische Diskurse zu urbaner Mobilität und Stadtentwicklung wurden zu Beginn der Arbeit drei Fragestellungen formuliert:

- (1) Was sind die Ausgangsbedingungen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam und wie gelingt ihre Integration in den lokalspezifischen Markt der Mobilitätsdienstleistungen?
- (2) Welche Aussagen lassen sich aufbauend auf den empirischen Einblicken zum Verhältnis von informellen und formellen Regulierungsformen im lokalspezifischen Markt der Mobilitätsdienstleistungen treffen? Welche Schlüsse lassen sich daraus in Hinblick auf den Diskurs um Informalität und Mobilität in Subsahara-Afrika ziehen?
- (3) Was lässt sich auf der empirischen Grundlage über das Verhältnis von Struktur und Handlung im lokalspezifischen Markt der Mobilitätsdienstleistungen aussagen? Wie lassen sich diese Einblicke vor dem Hintergrund gegenwärtiger stadtheoretischer Diskurse im Globalen Süden einordnen?

Die Beantwortung der zweiten und dritten Fragestellung knüpft unmittelbar an die Ergebnisse der ersten Fragestellung an. Diese lässt sich für eine Übertragung auf den vorliegenden Fall zunächst noch weiter spezifizieren. Denn für eine Analyse der Marktintegration müssen zunächst der lokale Kontext (LK) und verschiedene Governance-Aspekte (d. h. Akteure, Interessen, Relationen, Institutionen, Praktiken etc.) berücksichtigt werden, die über die

nachstehenden Detailfragen thematisiert werden. Diese werden hier den im Forschungsprozess entwickelten Analysekategorien (s. Kap. 4.2.5) entsprechend systematisiert:

- (LK) Ausgangspunkt einer Betrachtung der Motorrad-Taxis ist das Nachvollziehen der Einflüsse der Stadt- und Verkehrsentwicklung Dar es Salaams in Verbindung mit einer Betrachtung der sich verändernden Mobilitätsbedarfe und Mobilitätsformen, ihrer Nutzer und der staatlichen Steuerungsmechanismen. Daraus ergeben sich folgende Fragen: *Welchen Einfluss haben die Dynamiken der Stadtentwicklung auf die Bedingungen der Mobilität in der Stadt? Welche Bedarfe und Formen der Mobilität haben sich entwickelt und welche Herausforderungen bestehen für die Nutzer? Welche Schlüsse lassen sich ausgehend von diesen strukturellen Bedingungen für das Aufkommen der Motorrad-Taxis ziehen?*
- (A) Auf dieser Grundlage stellen sich Fragen nach dem konkreten Entstehen der Dienstleistung, ihrer stadträumlichen Etablierung, ihrer Funktionen und Effekte und den zentralen Akteuren des entstehenden Motorrad-Taxi-Feldes: *Was sind zentrale Faktoren des Aufkommens und des Wachstums der Dienstleistung? Wie lässt sich ihre räumliche Ausprägung beschreiben? Welche Funktionen erfüllen die Motorrad-Taxis im Markt der Mobilitätsdienstleistungen, welche Effekte haben sie und wie werden sie im öffentlichen Diskurs wahrgenommen? Wer sind die zentralen Akteure des sich konstituierenden Motorrad-Taxi-Feldes?*
- (B) Mit Blick auf die Akteure der Angebotsseite der Dienstleistung stellen sich zunächst Fragen nach den Bedingungen des Marktzugangs der Anbieter: *Vor welchem Hintergrund partizipieren die Fahrer im Feld der Motorrad-Taxis? Wie ist der feldspezifische Fahrzeugzugang organisiert und welche ökonomischen Relationen entstehen daraus? Wie gelingt den Fahrern die praktische Aufnahme der beruflichen Tätigkeit?*
- (C) Anknüpfend daran lassen sich Fragen zur ökonomischen Praxis der Dienstleistung stellen: *Was lässt sich über die Ökonomie der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und deren Verhältnis zum Markt der Mobilitätsdienstleistungen aussagen? Wie lassen sich die Arbeitsbedingungen der Fahrer beschreiben und welche Implikationen hat die Fahrtätigkeit für ihre sozioökonomische Situation?*
- (D) Wie in anderen sozialräumlichen Kontexten schließen sich auch die Motorrad-Taxi-Anbieter in Dar es Salaam in Form von Fahrervereinigungen zusammen. Um deren Rolle in der Organisation und Regulierung der Dienstleistung nachvollziehen zu können müssen folgende Teilfragen beantwortet werden: *Welche Funktionen erfüllen primäre Fahrervereinigungen für ihre Mitglieder und welche Organisationsstrukturen sind daraus hervorgegangen? In welcher Weise regulieren sie die Alltagspraktiken ihrer Mitglieder und welche Institutionen spielen dabei eine Rolle?*

- (E) Über die Selbstregulierung der Anbieter hinaus stellen sich die Fragen, unter welchen kontextuellen und rechtlichen Bedingungen und mit welchen Effekten staatliche Behörden in die Regulierung der Motorrad-Taxis eingreifen: *Vor welchem Hintergrund und in welcher Weise greifen staatliche Akteure in die Motorrad-Taxi-Dienstleistung ein? Unter welchen Bedingungen findet staatliche Regulierung statt und welche Herausforderungen sind mit ihr verbunden?*
- (F) Schließlich stellen sich Fragen nach möglichen Interessenkonflikten und Kooperationsformen zwischen den Akteuren des Feldes sowie nach deren Konsequenzen: *Welche Interessenkonflikte bestehen zwischen den Akteuren des Motorrad-Taxi-Feldes und welche Konsequenzen haben diese für die Organisation und Regulierung der Dienstleistung? Welche Formen der Kooperation lassen sich identifizieren und wie lassen sich diese hinsichtlich ihrer Effektivität einordnen?*

Die verschiedenen thematischen Frageblöcke dienten als Hintergrundfolie der empirischen Erhebungen. Diese wurden im Rahmen mehrerer Feldaufenthalte in Tansania in den Jahren 2015, 2016, 2018 und 2019 durchgeführt. Der erste vierwöchige Forschungsaufenthalt, der zwischen November und Dezember 2015 stattfand, diente als Vorstudie. Ziel war es hierbei, die bis zum damaligen Zeitpunkt aus Literatur und weiteren Quellen gewonnen Einblicke durch erste eigene Eindrücke auszuweiten, das Forschungsinteresse und die Forschungsfragen zu konkretisieren, Forschungskontakte vor Ort zu knüpfen und damit die Hauptstudie vorzubereiten. Diese wurde während eines gut zweieinhalbmonatigen Aufenthaltes zwischen Juni und August 2016 durchgeführt. Ein Aufenthalt im März 2018 diente der Vorbereitung und Durchführung eines Stakeholder-Workshops und war Teil des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanzierten Projektes⁴². Im November 2018 und im Februar 2019 hatte der Autor im Rahmen weiterer Kurzaufenthalte die Gelegenheit, mit einigen Akteuren des Motorrad-Taxi-Feldes weitere Gespräche zu führen. Das diesen Forschungsaufenthalten zugrunde liegende methodische Vorgehen wird im folgenden Kapitel dargestellt.

4.2 Forschung als Praxis: Methodisches Vorgehen der Studie

Der gewählte Fokus der Arbeit und die damit verknüpfte Absicht, ein *Verstehen* sozialer Zusammenhänge (Beaufays 2014; Bourdieu 2002b) im genannten gesellschaftlichen Bereich zu ermöglichen, legen eine explorative, offene und damit eine methodisch qualitative Herangehensweise nahe, mit der zunächst ein Einzelfall idiographisch analysiert werden soll (Lamnek & Krell 2016, 231). Dieses Kapitel fasst die praxistheoretischen Bezüge der Feldforschung, den gewählten Forschungsstil und die empirische Vorgehensweise im Feld, die dabei eingesetzten Methoden und den Umgang mit dem erhobenen Material in den Phasen der

⁴² Projekt: „Möglichkeiten und Grenzen der Bereitstellung von Mobilitätsoptionen durch den informellen Sektor. Das Beispiel Moto-Taxi in subsaharischen Städten“ (LE 1137/9-1, Laufzeit: Juli 2015 bis März 2018).

Auswertung zusammen. Abschließend erfolgt eine Reflexion des Forschungsprozesses. Mit diesem Vorgehen soll die auch in der qualitativen Sozialforschung bestehende Forderung nach Explikation erfüllt werden. Diese „bezieht sich auf die wünschbare Erwartung an die Sozialforscher, die Einzelschritte des Untersuchungsprozesses so weit wie möglich offen zu legen“ (Lamnek & Krell 2016, 36).

4.2.1 Praxistheorie und Feldforschung

Die Bedeutung praxistheoretischer Konzepte für die vorliegende Studie zeigt sich v. a. in Verbindung mit der Relevanz der Bourdieu'schen Praxeologie für die Forschung im ‚Entwicklungskontext‘ und außerdem in methodischer Hinsicht. Die folgenden Ausführungen legen diese Zusammenhänge knapp dar.

Feldforschung im Globalen Süden und die Praxeologie Bourdieus

Die Eignung der Praxeologie Bourdieus für die geographische Sozialforschung im sozialräumlichen Kontext des Globalen Südens (oft ‚Entwicklungsforschung‘ genannt), der die vorliegende verkehrsgeographische Studie in Tansania im weiteren Sinne zugeordnet werden kann, ist in den vergangenen Jahren intensiv diskutiert worden (u. a. Deffner & Haferburg 2014b; Dörfler et al. 2003; Etzold et al. 2009; Rothfuß 2006; Sakdapolrak 2014). In der geographischen Disziplin liegen inzwischen zahlreiche empirische Studien vor, die sich an Bourdieus Praxeologie orientieren (z. B. Deffner 2010; Etzold 2013; Metzger 2014). Die Stärke der Praxeologie Bourdieus liegt in diesem Kontext v. a. darin begründet, dass (1) mit ihnen einige der im Diskurs des Southern Urbanism sowie in Hinblick auf die so genannte Entwicklungsforschung kritisierten Unzulänglichkeiten weiter Teile der bisherigen Forschung im Globalen Süden überwunden werden können; (2) dass eine dabei kritisierte essentialistische und dichotome Perspektive durch eine relationale Perspektive ersetzt wird, die den Gegensatz von Subjektivismus und Objektivismus durchbricht; und (3) dass der Prozess des Verstehens in den Mittelpunkt rückt und dabei die Positionalität des Forschers stärkere Berücksichtigung findet:

Zu (1): Bourdieu hat zwar keinen expliziten Beitrag zur so genannten Entwicklungsforschung geleistet und sich in seinen Arbeiten in erster Linie mit der französischen Gesellschaft der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts beschäftigt – auch wenn die Ursprünge seiner praxistheoretischen Konzeption auf empirische Arbeiten in Algerien zurückgehen (Bourdieu 2012 [1972]). Grundsätzlich lassen sich aber alle gesellschaftlichen Kontexte mithilfe seiner Konzepte untersuchen – unabhängig davon, ob diese ‚im Norden‘ oder ‚im Süden‘ verortet sind. Denn die Konzepte Bourdieus sind insoweit offen angelegt, als dass sie den jeweiligen empirischen Bedingungen angepasst werden können und müssen (z. B. in Hinblick auf die Wirksamkeit verschiedener Kapitalsorten). Eine praxeologisch ausgerichtete Forschung vermeidet daher a priori das Formulieren essentialistischer Grundannahmen über die jeweiligen

Forschungsobjekte bzw. -subjekte und entgeht damit zugleich der Gefahr eines ‚Theorieimperialismus‘ (in Nord-Süd-Richtung). Zugleich kann damit die in der Entwicklungsforschung und ihren bisherigen Konzepten mitschwingende Gefahr des Eurozentrismus, die Normativität des Entwicklungsbegriffs, die räumliche Verortung von kulturellen Differenzen, Identitäten oder ‚Entwicklungsproblemen‘ sowie die dichotomisierende und wertende Sprachpraxis (z. B. ‚entwickelt‘ vs. ‚unterentwickelt‘) gewissermaßen überwunden – mindestens aber abgeschwächt – werden (vgl. Deffner & Haferburg 2014b; Dörfler et al. 2003; s. Kap. 3.1).

Zu (2): In Bourdieus Arbeiten wird die Einbettung sozialer Akteure in den (jeweils betrachteten) gesellschaftlichen Kontext zum Kern der Analyse. Dadurch wird die Überwindung einer einseitig subjektzentrierten Handlungstheorie möglich, die z. B. im Livelihood-Ansatz der Entwicklungsforschung zur Anwendung kommt (s. Kritik von Sakdapolrak 2014). Dort rücken die Strategien einzelner Akteure oder definierter sozialer Gruppen im Umgang mit diversen Alltagsherausforderungen in den Fokus, während die Einflüsse gesamtgesellschaftlicher Strukturen weitgehend vernachlässigt werden. Eine sozialtheoretische Fundierung auf Grundlage der Praxeologie Bourdieus erlaubt es dagegen, aus einer relationalen Perspektive das Verhältnis von Gesellschaft und Individuum vermittelt über den Habitus und relevante Kapitalsorten zu untersuchen und dabei die Rolle von Macht und Ungleichheit in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung zu berücksichtigen (vgl. Deffner & Haferburg 2014b; Dörfler et al. 2003).

Zu (3): Im Fokus steht nicht mehr die Formulierung entwicklungspolitischer Handlungsempfehlungen, sondern in erster Linie das Verstehen (bzw. auch Interpretieren oder ‚Erklären‘) der jeweiligen sozialen Praktiken, lokalen Zusammenhänge und ihrer globalen Verflechtungen. Das Verstehen darf dabei jedoch nicht auf der Ebene der Beobachtung erster Ordnung verhaftet bleiben (also i. S. der bloßen Beschreibung empirischer Zusammenhänge), sondern muss auf einer zweiten Ebene sozialtheoretisch eingebunden werden, was der hier dargelegten Argumentation zufolge mithilfe der Bourdieu'schen Konzepte in sinnvoller Weise möglich ist. Schließlich muss auf einer weiteren Beobachtungsebene die Positionalität des Forschers (aus dem ‚Globalen Norden‘) aufgedeckt werden. Letzteres ist eine Grundvoraussetzung für die Einordnung der eigenen empirischen Ergebnisse und ihre Interpretation (vgl. Beaufays 2014; Deffner & Haferburg 2014b, 15; s. Kap. 4.2.6).

Im Rahmen einer „praxeologisch informierten globalen Sozialforschung“ (Deffner & Haferburg 2014, 11), die auf den Konzepten Bourdieus basiert, muss eine Reihe von Analyseschritten berücksichtigt werden (vgl. Etzold et al. 2009; Etzold 2013, 39f., dort erweitert nach Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 136):

- *Feld*: Zunächst müssen die Grenzen des sozialen Feldes erfasst werden und dazu dessen Hintergründe, Entwicklungen und Charakteristiken nachgezeichnet werden.

- *Positionen, Relationen und Kapital*: „Zweitens muß man die objektive Struktur der Relationen zwischen den Positionen der in diesem Feld miteinander konkurrierenden Akteure oder Institutionen ermitteln“ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 136). Dabei muss außerdem erfasst werden, welche Kapitalsorten im Feld relevant sind und wie es um die Kapitalverfügbarkeit der Akteure bestellt ist.
- *Habitus*: Des Weiteren muss der Habitus der Akteure aufgedeckt werden, welcher aus den ökonomischen, sozialen und weiteren relevanten Bedingungen des Feldes sowie den jeweiligen Erfahrungen und Laufbahnen der Akteure resultiert und diesen die Mitwirkung an den sozialen Praktiken des Feldes erlaubt.
- *Praktiken*: Die sozialen Praktiken (und ihre räumlichen Ausprägungen) müssen identifiziert, beschrieben und in einen Zusammenhang gesetzt werden.
- *Regeln*: Dann müssen die Regeln bzw. Institutionen erfasst werden, die das Handeln der Akteure stimulieren, beschränken, verhindern etc. und im Wechselspiel mit den sozialen Praktiken stehen.
- *Verhältnis zu anderen sozialen Feldern*: Schließlich muss das Feld in Hinblick auf die Frage untersucht werden, inwieweit es sich mit anderen Feldern überschneidet oder von diesen beeinflusst wird, was insbesondere für das Feld der Macht gilt.

Diese sechs Analyseschritte bzw. die empirische Erfassung sozialer Praxis im Sinne der Praxistheorie allgemein bringen auch methodische Konsequenzen mit sich, die abschließend kurz umrissen werden.

Praxistheorie und der Einsatz empirischer Methoden

Bourdieu selbst hat in seinen Studien ganz verschiedene methodische Verfahren gewählt, um die soziale Praxis je nach Forschungsfrage und Kontext zu erfassen. Von ethnologischen Arbeiten in Algerien, auf denen sein *Entwurf einer Theorie der Praxis* basiert (Bourdieu 2012 [1972]), über quantitative Verfahren in seinen Analysen der französischen Gesellschaft in *Die feinen Unterschiede* (dort in einem quantitativ-qualitativen Methodenmix, Bourdieu 2014 [1979]) bis hin zum Einsatz qualitativer Interviewformen in *Das Elend der Welt* (Bourdieu et al. 2002 [1993]) decken seine Arbeiten ein weites Methodenspektrum ab. Dementsprechend lässt sich seine flexible – aber nicht beliebige – Haltung zum Einsatz empirischer Methoden nachvollziehen:

„[Man] versuche, für jeden einzelnen Fall sämtliche Techniken zu mobilisieren, die – bei gegebener Objektdefinition – relevant erscheinen können und – bei gegebenen praktischen Bedingungen der Datensammlung – praktisch durchführbar sind ... Kurz, die Forschung ist eine viel zu ernste und viel zu schwierige Angelegenheit, als daß man es sich erlauben könnte, *Wissenschaftlichkeit* mit *Rigidität* zu verwechseln ... und sich irgendeines der Hilfsmittel zu versagen, die die versammelten geistigen Traditionen der Disziplin[en] ... zu bieten haben ...

Natürlich hat die extreme Freiheit, die ich predige und für vernünftig halte, ihr Gegenstück in einer extremen Wachsamkeit, was die Voraussetzungen für die Anwendung der Verfahren angeht, ihre Angemessenheit für das vorliegende Problem und die Bedingungen ihrer Durchführung“ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 260f.; Hervorh. i. O.).

Dass sich praxistheoretische Herangehensweisen stets an die jeweilige Forschung anpassen müssen und der Analyserahmen der Praxistheorie selbst, d. h. die Relevanz, Bedeutung und Verwendbarkeit ihrer verschiedenen Begriffe und Konzepte, durch die empirischen Ergebnisse geprägt wird, ist nicht unbedingt ein Alleinstellungsmerkmal der Praxistheorie. Dies gehört dennoch zu ihren wichtigen Grundannahmen und Eigenschaften (vgl. Brake 2015; Schäfer & Daniel 2015; Shove 2017). Über Bourdieus Praxeologie hinaus sind auch bei anderen praxistheoretischen Ansätzen der konkrete Kontext und die jeweilige Forschungsfrage entscheidend für die Frage nach der Methodenwahl:

“Taking ‘practice’ as a central conceptual unit of enquiry generates a range of distinctive questions. The choice of methods depends on which of these questions you want to take up and pursue. Using practice theory is thus not directly tied to certain methods, but the choice of methods is – as always – dependent upon your specific research question” (Shove 2017, o. S.).

Dabei verdeutlichen bisherige Arbeiten, die auf praxistheoretischem Denken basieren (z. B. Etzold 2013; Schindler 2016; Shove & Pantzar 2016; Wagenseil 2014), sowie auch methodologische Diskussionen (z. B. Brake 2015; Schäfer & Daniel 2015), dass praxistheoretisches Forschen zwar grundsätzlich eine große methodische Flexibilität aufweisen muss. Wie die Diskussionen und Forschungsarbeiten zeigen, sind aber vor allem qualitative Methoden und dabei insbesondere verschiedene Varianten des wissenschaftlichen Beobachtens von großer Bedeutung für die Praxistheorie. Des Weiteren spielen auch in der praxistheoretischen Forschung – je nach thematischer/inhaltlicher Ausrichtung – verschiedene Formen der qualitativen Interviewführung eine wichtige Rolle.⁴³ Auch für die vorliegende Studie, die sich in der Interpretation und Einordnung ihrer Ergebnisse an praxistheoretischen Begriffen und Perspektiven orientiert, sind diese qualitativen Methoden zentral. Beides, also die praxistheoretische Forschung sowie die explorative qualitative Herangehensweise der Studie, lassen sich – wie hier argumentiert wird – sinnvoll mit dem Forschungsstil der Grounded Theory verbinden, welcher im Folgenden erläutert wird.

⁴³ Die hier nur angedeutete und insgesamt noch sehr junge praxistheoretische Methodendiskussion kann zwar an dieser Stelle nicht näher ausgeführt werden. Für detaillierte Einblicke lässt sich allerdings auf die verschiedenen Beiträge in Schäfer et al. (2016) sowie auf den Internetblog *Practice Theory Methodologies* (<https://practicetheorymethodologies.wordpress.com/>) verweisen, wo weiterführende methodologische Diskussionen angestoßen und vorangetrieben werden.

4.2.2 Forschungsstil der Grounded Theory

Zur Strukturierung der explorativen, offenen und qualitativ ausgerichteten Vorgehensweise der vorliegenden Untersuchung, hat sich die Arbeit an den grundlegenden Prinzipien der *Grounded Theory* (GT) orientiert und zwar im Wesentlichen angelehnt an die Variante von Corbin & Strauss (2015 [1990]).⁴⁴ Die GT ist ein „Forschungsstil zur Erarbeitung von in empirischen Daten gegründeten Theorien“ (Strübing 2014, 10) und lässt sich damit als eine Vorgehensweise verstehen, die eben nicht das Prüfen bestehender Hypothesen zum Ziel hat. Theoretische Konzepte werden vielmehr direkt aus dem empirischen Material heraus erarbeitet und im Untersuchungsprozess nach und nach zu einer datenverankerten Theorie – also einer Grounded Theory – weiterentwickelt. Damit geht die prozesshafte kontinuierliche Anpassung der konkreten Vorgehensweise im Hinblick auf Fallauswahl, Methodeneinsatz und Auswertung einher. Das bedeutet, dass im Gegensatz zum Vorgehen bei der „deduktionslogisch orientierten Strategie des Hypothesenprüfens“ das Forschungsdesign im Vorfeld nicht genau festgelegt wird (Breuer 2010, 57; s. Exkurs A3 im Anhang).

Hinsichtlich der Wissensgenerierung unterscheidet sich die GT von anderen Forschungsstilen noch in einem weiteren entscheidenden Punkt. Denn die Verläufe von Erhebung, Auswertung und Theoriebildung werden nicht als – wie sonst zumeist üblich – strikt getrennte, sondern als parallele und ineinandergreifende Prozesse verstanden (Corbin & Strauss 2015, 7): „Keiner dieser Prozesse wird als jemals vollständig abschließbar aufgefasst, Theorie bildet nicht den Endpunkt des Forschungsprozesses, allein schon weil sie kontinuierlich, d. h. von Beginn der Forschungsarbeit an, produziert wird und keinen festen Endpunkt kennt“ (Strübing 2014, 11). Der hier angedeutete Modus des Erkenntnisgewinns wird im Rahmen der GT durch verschiedene Prinzipien, Vorgehensweisen und Techniken ermöglicht.⁴⁵

Wesentliche Prinzipien, Vorgehensweisen und Techniken

Als wesentliche Merkmale dieser Forschungslogik können neben dem bereits angedeuteten Prozesscharakter, d. h. der parallel verlaufenden und ineinandergreifenden Phasen von Erhebung, Auswertung und Theoriebildung, die Offenheit und der explorative Charakter des Vorgehens sowie die mögliche Vielfalt der Erhebungsmethoden und -instrumente angeführt werden – wobei zumeist mit verschiedenen Formen von (qualitativen) Interviews und Beobachtungen gearbeitet wird (Corbin & Strauss 2015, 7). Das offene und explorative Vorgehen legt den Einsatz qualitativer Methoden nahe; allerdings ist grundsätzlich eine Triangulation

⁴⁴ Die GT geht auf die medizinsoziologische Studie *Awareness of Dying* (Glaser & Strauss 1965) zurück (s. Exkurs A2 im Anhang).

⁴⁵ Eine wesentliche Herausforderung des Arbeitens mit der GT ist es, den daran orientierten Forschungsprozess zu strukturieren. Es gibt hierfür wesentliche grundlegende Prinzipien, aber keine ‚lehrbuchartigen Anweisungen‘ für die Einhaltung einer geordneten Abfolge bestimmter festgelegter Arbeitsschritte. Dennoch darf dies nicht mit Beliebigkeit verwechselt werden, denn es ist „immer auch zu argumentieren und nachzuweisen, inwieweit die eigene praktische Vorgehensweise mit der Forschungslogik der GT im Einklang steht“ (Strübing 2014, 14).

verschiedener qualitativer (und quantitativer) Verfahren möglich. Wie es für den gesamten Forschungsprozess gilt, ist auch in dieser Hinsicht eine ständige Überprüfung und ggf. Anpassung des Vorgehens (bzw. der Ausgestaltung der Instrumente wie z. B. Leitfäden und Fragebögen) an den aktuellen Stand der Erhebung und Auswertung notwendig. Darüber hinaus sind für GT-basiertes Vorgehen theoretische Sensibilität bzw. das Arbeiten mit so genannten *sensibilisierenden Konzepten*, das *theoretische Sampling*, der permanente Vergleich und das Sättigungsprinzip sowie das *theoretische Kodieren* grundlegend (vgl. Alheit 1999; Böhm 1994; Breuer 2010; Corbin & Strauss 2015; Strübing 2014).

Sensibilisierende Konzepte

Ein zentraler Ausgangspunkt des GT-basierten Vorgehens ist die Frage nach dem Umgang mit theoretischem Vorwissen. Die „lange Zeit gepflegte Überbetonung des induktiven Erkenntnismodus“ (Strübing 2014, 58) und das „induktivistische Selbstmissverständnis“ (Kelle 1994, 341, zit. nach Strübing 2014, 52) haben dazu geführt, dass die Bedeutung theoretischen Vorwissens in der GT-Debatte teilweise in den Hintergrund gerückt ist. Wie Strübing (2014, 52ff. u. 58ff.) darlegt, hatten die ‚Erfinder‘ der GT, Barney Glaser und Anselm Strauss, in *The Discovery of Grounded Theory* (1967) aber auf die Bedeutung theoretischen Vorwissens verwiesen und dazu das Konzept der theoretischen Sensibilität eingeführt, dass wiederum auf Blumers (1954) Idee der sensibilisierenden Konzepte beruht. Sensibilisierende Konzepte fassen das für den Untersuchungsgegenstand als relevant erachtete theoretische Vorwissen zusammen. Dieses kann sich auf wissenschaftlich-theoretisches Wissen beziehen, aber auch lokal- oder situationsspezifisches Kontextwissen und Alltagswissen des Forschers beinhalten. Darüber hinaus können auch erste Entscheidungen hinsichtlich des methodischen Vorgehens enthalten sein (Witzel & Reiter 2012, 25ff. u. 39ff.).⁴⁶ Grundlegend für den Einsatz sensibilisierender Konzepte ist die Annahme, dass Vorwissen immer schon auf die eine oder andere Art vorhanden ist und nicht vollständig ausgeblendet werden kann. Anstatt dieses Vorwissen also als hinderlich für die Entwicklung der eigenen Theorie abzulehnen kann es – positiv gewendet – besser genutzt werden, um die Ergebnisse der eigenen Empirie einzuordnen (Witzel & Reiter 2012, 27f.).⁴⁷

⁴⁶ Als konkrete Quellen bzw. Bezugspunkte dieses Vorwissens lassen sich u. a. persönliche Erfahrungen des Forschers in Bezug auf das zu untersuchende Phänomen, vorhandene Untersuchungen, den Forschungsgegenstand thematisierende Literatur und Medien, Gespräche mit und Darstellungen von Beteiligten und/oder Experten, sowie wissenschaftlicher Austausch nennen (Breuer 2010, 59). Die sensibilisierenden Konzepte dienen im Vorfeld der Untersuchung zur Strukturierung der Wahrnehmung, dem Generieren von Fragen sowie Schwerpunkten der Untersuchung und werden im Verlauf des Forschungsprozesses nach und nach weiterentwickelt bis sie zum Ende hin schließlich den Status einer datenverankerten Theorie einnehmen (vgl. Alheit 1999; Strübing 2014, 29; Witzel & Reiter 2012, 25ff. u. 39ff.).

⁴⁷ Dieses Vorgehen beinhaltet eine grundsätzliche Offenheit und Prozesshaftigkeit im Zusammenbringen vorhandener Theorien (Konzepte, Begriffe etc.) und eigenen Daten, aber eben auch eine kontinuierliche kritische Reflexion. Dabei werden vorhandene theoretische Aussagen nicht einfach übernommen und a priori als gültig für das betrachtete Phänomen aufgefasst. Vielmehr werden diese als Stimulation für die Auseinandersetzung mit den eigenen Daten aufgegriffen (Witzel & Reiter 2012, 27f.). Entscheidend ist dabei, „sich nicht durch eine ex ante Orientierung an einer bestimmten theoretischen Perspektive so weit festzulegen, dass die Gewinnung neuer Einsichten aus dem empirischen Material dadurch eingeschränkt wird“ (Strübing 2014, 59; Hervorh. i. O.).

Theoretisches Sampling, permanenter Vergleich und Sättigungsprinzip

Ein wesentliches Prinzip der Fallauswahl, also der Erhebungssituationen, Informationsquellen bzw. Gesprächspartner, ist das theoretische Sampling, welches gewissermaßen das Gegenstück zur Zufallsstichprobe der quantitativen Forschung darstellt. Das theoretische Sampling “[is] based on concepts that appear to be relevant to the evolving story line” (Corbin & Strauss 2015, 239) und strukturiert damit den Prozess der Datenerhebung. Es ist wie der gesamte Forschungsprozess grundsätzlich offen und flexibel und zielt darauf ab, den Fortgang der Erhebung und der dafür notwendigen Fallauswahl derart zu gestalten, dass die entstehende Theorie kontinuierlich überprüft, angepasst und weiterentwickelt werden kann (Corbin & Strauss 2015, 134).⁴⁸

Ausgangspunkt der Fallauswahl ist zunächst die Forschungsfrage sowie die – auf Grundlage des Vorwissens erfolgende – Überlegung, welche Fälle (z. B. Akteure, soziale Situationen) möglicherweise relevante Informationen bereithalten. Ausgehend von dieser begründeten Vermutung werden die ersten Fälle ausgewählt und erste Erhebungen durchgeführt, an die sich direkt die ersten Auswertungen, Interpretationen und Konzeptentwicklungen anschließen. Diese entscheiden dann wiederum über die weitere Fallauswahl sowie die konkrete Gestaltung der weiteren Erhebungen und treiben damit den Forschungsprozess ‚zirkulär‘ voran. Dies geschieht dadurch, dass aufbauend auf den ersten (Zwischen-)Ergebnissen zentrale Aspekte herausgearbeitet werden, zu denen nun ergänzende, bestätigende, widerlegende bzw. widersprüchliche Informationen gesucht werden. Dazu wird jeweils nach Kontrastfällen gesucht – also Fällen, welche weiterführende Informationen über den Untersuchungsgegenstand versprechen. Dieses Kontrastieren erfolgt in Form von Vergleichen zwischen Fällen mit ‚maximalem Kontrast‘ sowie schließlich zwischen Fällen mit ‚minimalem Kontrast‘. Mit anderen Worten lassen sich bei ersteren neue und andersartige Informationen vermuten, während bei Letzteren verstärkt Bestätigungen des bereits Bekannten erfolgen (vgl. Alheit 1999, 12f.; Breuer 2010, 58; Corbin & Strauss 2015, 137ff.; Strübing 2014, 29ff.).⁴⁹

Das theoretische Sampling führt in Verbindung mit der fortwährenden parallelen Auswertung zu einer ‚theoretischen Sättigung‘ der sich entwickelnden Kategorien bzw. theoretischen Konzepte, also zu einer Situation, in der über die Erhebungen keine weiteren neuen Gesichtspunkte auftauchen und der Erhebungsprozess damit abgeschlossen werden kann. Dieser Zeitpunkt ist objektiv nicht genau bestimmbar und bleibt eine subjektive Entscheidung des Forschers. Dieser

⁴⁸ Metaphorisch umschreiben Corbin & Strauss dies folgendermaßen: “The research process feeds on itself. It simply keeps moving forward, driven by its own power. In theoretical sampling, the researcher is like a detective. He or she follows the leads of the [evolving] concepts, never quite certain where they will lead but always open to what might be discovered” (2015, 134).

⁴⁹ Strübing (2014, 30f.) stellt die chronologische Reihenfolge von Maximal- und Minimalvergleichen anders als Alheit (1999, 12f.) dar: Während Letzterer ausgehend von Maximalvergleichen zu einer theoretischen Sättigung über Minimalvergleiche kommt, stellt bei Strübing die theoretische Sättigung in Minimalvergleichen den Übergang zu Maximalvergleichen dar. In der vorliegenden Studie fanden diese beiden Formen des Kontrastierens zu einem gewissen Grad parallel statt bzw. wiederholten sich in Bezug auf verschiedene und auch neu auftauchende Untersuchungsaspekte.

muss allerdings zeigen und begründen können, warum beim je aktuellen Stand der entwickelten (Teil-)Konzepte bzw. Kategorien ein Sättigungspunkt erreicht ist, der die Möglichkeit ihrer weiterführenden Entwicklung und Steigerung ihres bestehenden Erklärungsgehalts als unwahrscheinlich erscheinen lässt (Strübing 2014, 32f.).⁵⁰

Theoretisches Kodieren

Als Methode des Auswertens, welche den Fortgang des theoretischen Samplings, die Entwicklung von Konzepten und letztendlich die Entfaltung einer gegenstandsbezogenen Theorie ermöglicht, ist schließlich das theoretische Kodieren zu nennen. Bei diesem weiteren Kernaspekt der GT handelt es sich um eine systematische und kreative Methode zur Textinterpretation durch Sinnverstehen. Das Kodieren als Methode der Auswertung von Daten lässt sich mit dem *offenen Kodieren* (a), dem *axialen Kodieren* (b) und dem *selektiven Kodieren* (c) in drei Phasen unterteilen (Alheit 1999, 14ff.):

Zu (a): Beim offenen Kodieren geht es um das „Zuordnen von Schlüsselwörtern zu einzelnen Textstellen“ (Berg & Milmeister 2011, 308). Hierbei trifft das in den sensibilisierenden Konzepten gebündelte bestehende Wissen auf neu gewonnene empirische Daten. Einerseits sensibilisiert das Vorwissen den Forscher dafür, in den vorliegenden Daten gewisse Sinnmuster zu erkennen; andererseits besteht die Möglichkeit, vom Vorwissen abweichende, ungeahnte und möglicherweise überraschende Zusammenhänge zu ‚entdecken‘. Ein grundlegendes Hilfsmittel ist dabei der Einsatz eines Katalogs von generativen bzw. sensibilisierenden Fragen (Corbin & Strauss 2015, 92; s. Exkurs A4 im Anhang).⁵¹ Um die gewonnenen Informationen über Sinnzusammenhänge festzuhalten und grob zu sortieren werden zunächst relativ einfache theoretische Konzepte – d. h. Schlüsselbegriffe, Schlagwörter, Labels – in Form von Codes formuliert. Im Verlauf der Auswertung werden den Codes immer weitere relevante Informationen aus dem je neu gewonnenen Material (zumeist Textmaterial) zugeordnet. Zugleich entstehen in diesem Prozess immer weitere Codes, die jeweils mit Informationen ‚gefüllt‘ werden. Bei der Bildung der Codes können sich so genannte in-vivo Codes, also z. B. bestimmte Schlagworte und Themen, die im Material auftauchen bzw. genannt werden, gewissermaßen ‚anbieten‘. Die Formulierung anderer Codes hängt neben dem ‚sensibilisierten Blick‘ dagegen stärker vom konzeptionellen Denken des Forschers ab. Das Ergebnis des offenen Kodierens ist

⁵⁰ Bezüglich der in empirischen Studien oftmals praktisch notwendigen Abweichungen von einem ‚idealen‘ Forschungsverlauf und des Vorgehens im theoretischen Sampling hält Strübing fest: „Gerade bei Feldforschung oder bei Unternehmensfallstudien sind die Zugänge teilweise auf einen bestimmten kürzeren Zeitraum beschränkt. Diese Einschränkungen stehen dem theoretischen Sampling aber nicht entgegen. Denn meist lassen sich reichhaltige Daten auf Vorrat gewinnen, die dann je nach Theoriefortschritt in geeigneter Weise in Strategien minimalen oder maximalen Vergleichens einbezogen werden können“ (2014, 30).

⁵¹ An den vorliegenden Text (z. B. das Transkript eines Interviews) werden dabei zunächst einfache ‚W-Fragen‘ gestellt, die dazu beitragen können Informationen aus dem Material zu gewinnen, auch wenn nicht alle dieser Fragen in jedem Zusammenhang sinnvoll beantwortet werden können (also etwa: Was? Wer? Wie? Wann? Wo? Warum?). Indem es auf bestimmte Charakteristiken hin befragt wird, lässt sich ein im Text identifiziertes Phänomen somit näher beschreiben und schließlich leichter einem Code zuordnen (Böhm 1994, 127; Mey & Muck 2011, 39).

ein zunächst unsortiertes Geflecht von unverbundenen Codes bzw. Konzepten, die jeweils bestimmte und begrenzte Einblicke in das empirische Material bzw. den Forschungsgegenstand erlauben (vgl. Berg & Milmeister 2011, 308; Böhm 1994, 128; Breuer 2010, 74f. u. 78; Corbin & Strauss 2015, 220ff.; Muckel 2011, 338ff.; Strübing 2014, 17f.).⁵²

Zu (b): Beim axialen Kodieren geht es um das Vergleichen, Ordnen und In-Beziehung-Setzen der bisher entwickelten und an dieser Stelle noch offenen und relativ einfachen theoretischen Konzepte (Codes) oder mit anderen Worten um das Herausarbeiten höherrangiger Konzepte (Kategorien). Dabei werden bestehende und als zentral erachtete Konzepte kontextualisiert und es wird nach ihren ursächlichen Bedingungen, nach damit verbundenen (Inter-)Aktionen und ihren Konsequenzen gefragt – d. h. es wird um eine entstehende Kategorie herum (weiter-)kodiert (Corbin & Strauss 2015, 156). Da auf diese Weise die Theorieentwicklung entscheidend weitergeführt wird, sollte in dieser Phase „weniger auf Verteilungsrepräsentativität als auf theoretische Relevanz“ der fokussierten Fallmerkmale geachtet werden (Berg & Milmeister 2011, 322).⁵³

Das Ergebnis des axialen Kodierens ist eine auf der ersten Distanzierung vom empirischen Material und einer höheren Abstraktionsstufe basierende Formulierung von theoretischen Kategorien. Während sich aus dem offenen Kodieren nur vage bleibende ‚Assoziationsketten‘ erahnen lassen, werden im axialen Kodieren „versuchsweise Erzählrahmen angelegt, die eine sinnvolle und brauchbare Geschichte ergeben sollen“, an dieser Stelle aber noch keine fertige Theorie liefern und noch „einen narrativen Charakter behalten“ (Berg & Milmeister 2011, 323f.). Ein höherer Abstraktionsgrad, der schließlich zur datenverankernden Theorie führen soll, wird erst in der Phase des selektiven Kodierens erreicht.

Zu (c): Das selektive Kodieren bildet damit die dritte Phase des Kodierprozesses, in welcher aufbauend auf dem offenen und axialen Kodieren der finale Schritt „vom Sprechen der Akteure im Feld zum Sprechen der Interpretierenden“ erfolgt (Berg & Milmeister 2011, 324). Hier werden die entwickelten Erzählrahmen, also die höherrangigen theoretischen Konzepte (Kategorien) zu einer Theorie weiterentwickelt, indem eine oder mehrere Kernkategorien definiert werden. Diese sollen dazu in der Lage sein, alle relevanten Kategorien zusammenzuhalten

⁵² Wie auch die aufgeführten Quellen zeigen, ist die Verwendung der in diesem Zusammenhang existierenden Begriffe weder in GT-basierten Studien noch – und damit zusammenhängend – in der theoretischen Literatur einheitlich. Oftmals werden die Begriffe Konzept, Code und Kategorie synonym verwendet.

⁵³ Die von Corbin & Strauss vorgeschlagene und in der GT-Literatur weit verbreitete – jedoch längst nicht einzige – Technik für die damit verknüpften Schritte ist das Arbeiten mit einem so genannten Kodierparadigma. Dieses ist als eine weitere spezielle Fragetechnik zu verstehen, wobei die für die Theorieentwicklung interessierenden (Einzel-)Phänomene auf bestimmte Gesichtspunkte, hin untersucht werden. Vor dem Hintergrund der Annahme, dass die fokussierten Phänomene entscheidend für die spätere datenverankerte Theorie und damit für die Beantwortung der Forschungsfrage sind, ist es das Ziel dieser Phase des Kodierens, die Phänomene näher zu verstehen und erklären zu können. Grundsätzlich erscheint es allerdings sinnvoll, diese vorhandenen Techniken nicht einfach zu übernehmen, sondern je nach Bedarf und konkretem Forschungsprojekt anzupassen, weiterzuentwickeln oder auch um eigene Kodierrahmen zu ergänzen (vgl. Berg & Milmeister 2011, 324; Corbin & Strauss 2015). Da der Kodierrahmen eine stärkere theoretische Fundierung benötigt, kommt in diesem Prozess wiederum dem – in den sensibilisierenden Konzepten festgehaltenen – theoretischen Vorwissen eine Bedeutung zu (Berg & Milmeister 2011, 321f.).

und die herausgearbeiteten Phänomene plausibel und zusammenhängend zu ‚erklären‘. Es geht hier also ebenfalls um das Aufdecken von Relationen und das Konkretisieren der erarbeiteten (höherrangigen) Konzepte sowie um die Anordnung dieser Kategorien um eine Kernkategorie herum (vgl. Berg & Milmeister 2011, 325; Breuer 2010, 92; Strübing 2014, 16f.).⁵⁴

Einordnung und Relevanz für die vorliegende Arbeit

Die GT ist als Forschungsstil im Bereich der Sozialwissenschaften etabliert und hat inzwischen auch in der Geographie Anwendung gefunden. Zwar ist sie hier noch nicht sehr stark verbreitet (vgl. Geiselhardt et al. 2012), jedoch hat sie bereits Beiträge hervorgebracht, die sich direkt auf die Forschungsprinzipien der GT beziehen und dabei z. T. auch mit praxistheoretischen Ansätzen arbeiten (z. B. Deffner 2010; diverse Beiträge in Rothfuß & Dörfler 2013; Rothfuß 2006; Wagenseil 2014). Geiselhardt et al. erachten die GT als ein für die „zutiefst empirische Wissenschaft“ der Geographie hilfreiches Mittel, das auf den – auch nach dem Cultural Turn und dessen Wahrheitsrelativismus – bestehenden „Dualismus von Theorie und Praxis“ eine Antwort sein kann (2012, 83f.). Denn ebenso wie der erkenntnistheoretische Diskurs des Cultural Turn legt die GT in der hier verfolgten Lesart ein konstruktivistisches Gesellschaftsbild nahe (vgl. Charmaz 2011; Strübing 2014, 98ff.) und betont die Abhängigkeit allen Forschens und Theoretisierens vom jeweiligen Standpunkt des Forschers. Diese Aspekte sind auch in der praxistheoretischen Forschung von zentraler Bedeutung. Im Sinne theoretischer Sensibilität, also dem In-Beziehung-Setzen erhobener Daten mit verfügbarem theoretischen Wissen bzw. Vorwissen des Forschers, können so auch fruchtbare Verbindungen von GT-basierten Forschungsarbeiten und Konzepten aus dem Umfeld der Theorie(n) sozialer Praktiken entstehen (vgl. Both 2015; Wagenseil 2014).

Der Ansatz der GT eignet sich daher für ein exploratives Vorgehen, das zum Ziel hat, eng an die Empirie angelehnte Theoriebildung zu ermöglichen – im vorliegenden Fall also eine datenverankerte Theorie, welche grundlegende Aspekte der sozialen Praxis der Integration von Motorrad-Taxis in den Markt der Mobilitätsdienstleistungen in Dar es Salaam erarbeitet und deren Relationen aufdecken kann. Da es aufgrund der vielen Varianten und Weiterentwicklungen der GT sowie vor allem auch aufgrund ihrer inhärenten Logik weder eine einheitliche Auffassung, noch feste schematische Abläufe für das Arbeiten mit ihr gibt, kann es also nicht um eine ‚Anwendung‘ der GT gehen, sondern vielmehr um eine Bezugnahme auf ihre wesentlichen Prinzipien. Die konkrete Ausgestaltung der GT-basierten Analyse ist dabei selbstverständlich eng an das Forschungsinteresse sowie die spezifischen Abläufe und Bedingungen des Forschungsprozesses gebunden.

⁵⁴ Wie oben angedeutet lassen sich der Abschluss des Kodierprozesses und der Zeitpunkt, an dem eine Kernkategorie den Status einer Grounded Theory erlangt, objektiv nicht eindeutig bestimmen. Noch kann die Theorie selbst niemals als endgültig abgeschlossen gelten, denn ihre Formulierung ist selbst ein prozessualer Bestandteil des GT-basierten Vorgehens.

4.2.3 Feldzugang, Fallauswahl und Erhebungssituationen

Nach Wolff wäre es „verfehlt, beim «Weg ins Feld» an eine fixe Grenze zu denken, nach deren Überschreitung sich das Innere des Feldes dem forschenden Blick offen und ungeschützt darbietet. Deshalb heißt es ... nicht «Einstieg», sondern «Feldzugang»“ (2008b, 335f.). Mit anderen Worten muss das vom Forscher definierte Feld erst schrittweise im Prozess der Forschungsarbeit erschlossen und der gewonnene Zugang über die Dauer der Forschung hinweg aufrechterhalten werden. Die Frage, ob dieser Feldzugang gelingt, hängt dabei von zwei wesentlichen Faktoren ab. Erstens muss eine Akzeptanz und Bereitschaft bei denjenigen vorhanden sein, die als (potenzielle) Teilnehmer oder Teilnehmerinnen der empirischen Erhebungen in Frage kommen und dafür Zeit und Mühe aufbringen müssen – zumindest dann, wenn direkte zwischenmenschliche Interaktionen wie v. a. Interviews Bestandteil der Forschung sind. Zweitens muss der Forscher einen Weg finden, um mit den Unwägbarkeiten des Feldes und den immer nur begrenzten Möglichkeiten einer detaillierten Forschungsplanung umzugehen (vgl. Lamnek & Krell 2016, 652ff.; Wolff 2008b, 335f.).

Feldzugang

Den mit dem zweiten Aspekt angesprochenen Herausforderungen lässt sich mit der Übernahme der Prinzipien der Grounded Theory begegnen, welche die genannten Herausforderungen im Grunde zu ihren Stärken macht. Den Herausforderungen des erstgenannten Aspekts konnte im vorliegenden Fall u. a. auch mit eigenen ortsspezifischen Vorerfahrungen begegnet werden:

Wie eingangs erwähnt, verfügte der Autor bereits im Vorfeld des ersten Feldaufenthaltes über Kenntnisse der Stadt in Hinblick auf alltagsweltliche, kulturelle, sozioökonomische und stadtstrukturelle Aspekte sowie hinsichtlich politischer und administrativer Strukturen. Diese Einblicke resultierten aus einem dreimonatigen Praktikums- und Forschungsaufenthalt in der Kinondoni Municipal Council im Jahr 2009. Der thematische Fokus der damaligen Arbeit war eine Auseinandersetzung mit den Bedingungen informeller Stadtentwicklung und den Prozessen infrastruktureller Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen des stadtweiten *Community Infrastructure Upgrading Programme* (CIUP), welches sich u. a. mit Fragen der Erreichbarkeit städtischer Wohngebiete beschäftigte. Diese Einblicke und Vorkenntnisse legten nahe, den Fokus der empirischen Betrachtung zunächst auf das Gebiet des damaligen Kinondoni-Bezirks zu richten (seit 2016 aufgeteilt in die Bezirke Ubungu und Kinondoni) und dabei die vorhandenen Kenntnisse der sozialräumlichen und administrativen Strukturen sowie bestehende persönliche Kontakte zu nutzen, um hier erste Einblicke in das lokalspezifische Feld der Motorrad-Taxis zu gewinnen. Dafür sprachen auch die Dynamiken der Siedlungs-, Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung. Denn einige Unterbezirke des damaligen Kinondoni-Bezirks verzeichnen stadtweit die höchsten Wachstumsraten. Darüber hinaus verläuft mit der Morogoro Road die am stärksten befahrene Straße der Stadt durch den Bezirk, die zugleich auch Ausgangspunkt der Implementierung der ersten Phase des lokalen Schnellbussystems ist (Andreasen 2013;

JICA 2008a; s. Kap. 4.3.2). Es konnte daher vermutet werden, dass das Thema der (sich verändernden) städtischen Mobilität und die Integration der Motorrad-Taxis in diesem sozialräumlichen Kontext eine zentrale Rolle spielt.

Um erste Eindrücke der Bedingungen alltäglicher Mobilität in der Stadt zu erzielen und die Rolle der Motorrad-Taxis darin nachvollziehen zu können, wurden Fahrten mit dem ÖPNV und dem Pkw, diverse Ortsbesuche und Gesprächstermine für Einblicke genutzt. Das Aufsuchen verschiedener Stadtteile und Orte in Dar es Salaam ermöglichte es, ein Gefühl für die Präsenz, Verbreitung und öffentliche Nutzung der Motorrad-Taxis zu entwickeln. Der Austausch mit verschiedenen ortsansässigen Personen aus Zivilgesellschaft und lokaler Administration verschafften Einblick in verschiedene Diskurse, die in Bezug auf den Themenbereich Mobilität und Motorrad-Taxis in Dar es Salaam bzw. Tansania geführt werden. Die Konversationen erlaubten es zudem, eigene Beobachtungen oder gewonnene Informationen anzusprechen und diese mithilfe der Gesprächspartner und Gesprächspartnerinnen zu hinterfragen und einzuordnen. Die Gespräche trugen außerdem dazu bei, weitere zentrale thematische Aspekte zu identifizieren, die im weiteren Verlauf der Forschungsarbeit fokussiert werden konnten.

Der Zugang zu Gesprächspartnern stellte sich – nicht nur in der Vorstudie, sondern über alle Feldaufenthalte hinweg – als relativ leicht dar und dies war vor allem der großen Offenheit und Gesprächsbereitschaft der kontaktierten Personen geschuldet. Alle Angesprochenen – sowohl die Anbieter und die wenigen Anbieterinnen der Dienstleistung als auch die verschiedenen Repräsentanten und Repräsentantinnen⁵⁵ der Behörden und weiterer öffentlicher Einrichtungen – erklärten sich ausnahmslos bereit, ihre Zeit und ihr Wissen mit dem Autor zu teilen. Da die englische Sprache zwar offiziell zweite Amtssprache in Tansania ist, darüber hinaus aber v. a. das Suaheli den Alltag der Menschen im Land prägt, ließen sich viele Gespräche nur mithilfe eines Übersetzers führen. Dies traf insbesondere für informelle Alltagsgespräche auf der Straße und Interviews mit den Fahrern der Motorrad-Taxis zu. Gespräche mit Vertretern der Behörden fanden bis auf einen Fall ausschließlich in englischer Sprache statt. Während aller Feldaufenthalte wurde der Autor von Herrn Peter Makundi (PM) begleitet, der als Feldassistent nicht nur die doppelte Übersetzung Englisch-Suaheli/Suaheli-Englisch übernahm.⁵⁶ Zugleich ermöglichte Herr Makundi in zahlreichen Fällen das Herstellen von Kontakten und öffnete damit sprichwörtlich viele Türen. Oftmals war neben der sprachlichen Übersetzung auch eine ‚soziokulturelle Übersetzung‘ notwendig. Denn um einen Zugang zu Gesprächspartnern zu bekommen, mussten z. B. oft bestimmte soziale Hierarchien berücksichtigt oder administrative Abläufe erkannt werden. Peter Makundi unterstützte die Arbeiten vor Ort somit auch als ‚kultureller Vermittler‘ (vgl. Etzold 2013, 101; Rothfuß 2009, 178). Über die auf diese Weise in

⁵⁵ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden das generische Maskulinum verwendet, wenn es sich um Personengruppen mit weiblichen und männlichen Akteuren handelt.

⁵⁶ Bei einigen Fahrerinterviews unterstützten Frau Mary Kathola (MK) und Herr Ahmed Salim (AS) die Übersetzungsarbeiten. Während des abschließenden Stakeholder-Workshops übernahmen Frau Glory Makundi (GM) und Herr Immanuel Makundi (IM) weite Teile der notwendigen Übersetzungen. Bei direkten Zitaten im Text, welche auf einer Übersetzung beruhen, werden die Initialen des jeweiligen Übersetzers in eckigen Klammern ergänzt.

der Vorstudie hergestellten Kontakte war es möglich, im Verlauf der Forschungsarbeit weitere Kontakte zu akquirieren und relevante Fälle auszuwählen.

Auswahl der Fälle und Erhebungssituationen

Im Sinne der GT-basierten Vorgehensweise gründete sich die Auswahl der Fälle und Erhebungssituationen auf dem Prinzip des theoretischen Samplings (s. Kap. 4.2.1). Die Auswahl erfolgte dementsprechend prozesshaft über den Verlauf der Erhebungsphasen hinweg und aufbauend auf dem jeweiligen Erkenntnisstand. Im Folgenden werden die zugrunde liegenden Entscheidungsprozesse grob skizziert.

Im Vorfeld der Vorstudie wurden erste Entscheidungen darüber getroffen, welche Akteure und Erhebungssituationen relevante Informationen für die Beantwortung der Fragestellung bereitstellen könnten. Dabei wurden auf Grundlage von Literatur und Internetquellen einige potenzielle Kontaktpersonen und Erhebungssituationen identifiziert, die in den ersten Tagen des Feldaufenthalts fokussiert wurden. Diese Vorentscheidungen wurden während des ersten Feldaufenthalts weiter konkretisiert, so dass in dessen Verlauf eine Liste von Akteuren (u. a. ein Vertreter der Verkehrspolizei, einzelne Fahrergruppen) und ‚sozialräumlichen Arrangements‘ entstand (d. h. lokalisierbare Erhebungssituationen, wie z. B. Wartepunkte, Straßen und Plätze, die von Motorrad-Taxis frequentiert werden). Diese Liste wurde nach und nach abgearbeitet und ergänzt. Bereits zum Ende der Vorstudie war es gelungen, einen Großteil der für die zu beantwortende Fragestellung relevanten Akteure zu identifizieren. In der Hauptstudie wurde diese Liste von Akteuren fortgeführt und ergänzt. Eine Übersicht der Akteure und Erhebungssituationen wird in Tabelle 7 dargestellt.

Tab. 7: Übersicht empirischer Informationsquellen und thematischer Einblicke

Informationsquellen (Akteure, Dokumente & Erhebungssituationen)	Einblicke in das Feld
Fahrer & Fahrerinnen	Biographien, Motivation, Fahrzeugzugänge, Arbeitsbedingungen, Ausübung der Dienstleistung, Herausforderungen, Konflikte
Fahrzeugeigentümer	Biographien, Motivation, Zustandekommen von Verträgen mit Fahrern, Konflikte
Primäre Fahrervereinigungen	Organisation und Selbstregulierung, praktische Ausübung der Dienstleistung, Kooperationen, Herausforderungen, Konflikte
Fahrervereinigungen auf Bezirks- und Landesebene	Organisation und Selbstregulierung, Kooperationen, Herausforderungen, Konflikte
Ministry of Works, Transport and Communications (MWTC)	Staatliche Regulierung, städtischer ÖPNV, Strategien, Policies, behördliche Verantwortlichkeiten

Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA)	Staatliche Regulierung, Hintergründe der Regulierung von Motorrad-Taxis, Kooperationen, Herausforderungen, Konflikte
Tanzania Revenue Authority (TRA)	Staatliche Regulierung, Erhebung von Steuern, Herausforderungen, Konflikte
Dar Rapid Transit Agency (DART)	BRT-Planung und Implementierung, Integration verschiedener Mobilitätsmodi
Kinondoni Municipal Council (KMC), Ubungu Municipal Council (UMC)	Staatliche Regulierung, Durchsetzung von Regularien, Verantwortlichkeiten, Registrierung von Motorrad-Taxi-Fahrern, Herausforderungen, Konflikte
Tanzania Traffic Police	Staatliche Regulierung, Durchsetzung von Regularien, Verkehrssicherheit, Herausforderungen, Konflikte
University of Dar es Salaam (UDSM)	Städtischer ÖPNV, Funktionen der Motorrad-Taxis, Herausforderungen, Konflikte
National Institute of Transport (NIT)	Verkehrssicherheit
Road Safety Ambassadors (RSA)	Verkehrssicherheit, Herausforderungen, Konflikte
Japan International Cooperation Agency (JICA)	Stadt- und Verkehrsplanung
Offizielle Dokumente	Staatliche Regularien, Policies, Strategien, Pläne etc.
Dokumente der Fahrervereinigungen	Organisation und Selbstregulierung, Aktivitäten und Projekte
‚Sozialräumliche Arrangements‘ - Taxistände von Motorrad-Taxis - Haupt- u. Nebenstraßen - Zufahrten, Straßen, Wege in Wohnsiedlungen - öffentliche Plätze - Umgebung von lokalen Märkten, Geschäften, öffentlichen Institutionen etc. - Umgebung von Busstationen u. Bushaltestellen	Alltagspraxis von Fahrern und Fahrervereinigungen, Organisation von Taxiständen, Interaktionen mit Fahrgästen und weiteren Akteuren des öffentlichen Raumes, Fahrpraxis, Kundenaufkommen, räumliche Konzentration der Dienstleistung, Beschaffenheit von Fahrzeugen etc.

Quelle: Eigener Entwurf

Als zentrale Akteure wurden zunächst die Anbieter der Motorrad-Taxi-Dienstleistung angesprochen. Im Verlauf der Vorstudie zeigte sich dabei, dass es zwar auch individuell arbeitende Fahrer gibt. Die meisten sind jedoch Mitglieder von Fahrergruppen, die jeweils einen bestimmten Wartepunkt bzw. Taxistand besetzen. Wie sich in Vorgesprächen außerdem herausstellte, arbeiten viele Fahrer mit einem Fahrzeug, das ihnen von einer anderen Person zur Verfügung gestellt wird. Diese Fahrzeugeigentümer wurden daher neben den Fahrern sowie den Fahrergruppen als zentrale Akteure der Angebotsseite aufgenommen. In der Vorstudie wurde zunächst eine größere Zahl von Fahrern (33) und Fahrergruppen (7) kontaktiert und aus diesen

wurden dann ausgehend von der Auswertung der Vorstudienresultate neun Fahrer und drei Fahrergruppen (aus den Unterbezirken Kimara und Makongo) als Fälle für die Hauptstudie ausgewählt. Im Rahmen des theoretischen Samplings wurden im Verlauf der Hauptstudie 18 weitere Fahrer und zwei weitere Fahrergruppen (aus den Unterbezirken Mikocheni und Oyster Bay) sowie fünf vorsitzende Fahrer von Bezirksvereinigungen und einer landesweiten Vereinigung ergänzt.

Das Auswahlprinzip hinsichtlich der Akteure, die in der Vorstudie kontaktiert wurden, gründete sich auf mehrere Kriterien, die auf Grundlage des Vorwissens aus der Literatur sowie basierend auf den ersten Erkenntnissen der Vorstudie formuliert wurden. Weitere Kriterien wurden nach Auswertung der Vorstudie sowie während der Hauptstudie als Ergebnis des theoretischen Samplings ergänzt. Dabei ging es vor allem darum, mithilfe der Fallauswahl sicherzustellen, dass möglichst viele unterschiedliche Facetten und Merkmale der Dienstleistung erfasst und Differenzen aufgedeckt werden. Eine gleichmäßige Verteilung der Fälle auf die Kriterien wurde dabei jedoch nicht beabsichtigt und wäre angesichts der Fülle der Kriterien forschungspraktisch auch nur schwer umsetzbar gewesen (s. Abb. 7).

Kriterien der Fallauswahl während der Vorstudie 2015

- Aufgrund der oben erläuterten Konzentration auf die Bezirke Kinondoni und Ubungu wurden hauptsächlich – aber nicht ausschließlich – Fahrer aus diesen Gebieten ausgewählt.
- Während der Vorstudie wurden Fahrer aus dem Bezirk Kigamboni berücksichtigt, die an einem Forschungsprojekt zur GPS-gestützten Erfassung von Mobilitätsmustern von Motorrad-Taxis teilgenommen haben.⁵⁷ Auch einige der im Rahmen der Fallauswahl kontaktierten Fahrer aus den übrigen Stadtbezirken nahmen an diesem Projekt teil.
- Ausgehend von der Vermutung, dass die jeweilige Lokalität (z. B. Wohngebiet, kommerzielles Gebiet, Lage an einer Hauptstraße) einen Einfluss auf die jeweiligen Funktionen der Motorrad-Taxis haben könnte und dass potenziell unterschiedliche Organisationsformen der Dienstleistung in den jeweiligen Lokalitäten bestehen, wurde die Lage und Raumstruktur bei der Auswahl von Fahrergruppen und Einzelfahrern berücksichtigt.
- Es wurden Fahrer berücksichtigt, die in Fahrergruppen arbeiten und solche, die individuell arbeiten.
- Es wurden Fahrer berücksichtigt, die über ein eigenes Fahrzeug verfügen und solche, die ein Fahrzeug mieten müssen
- Es wurden sowohl Bodaboda-Fahrer als auch Bajaj-Fahrer berücksichtigt.
- Es wurden die jeweiligen Leader (Chairmen/Vorsitzenden, Secretaries/Schriftführer, Treasurer/Kassenwarte) der Fahrergruppen sowie reguläre Mitglieder der Fahrergruppen berücksichtigt.

⁵⁷ Dieses Projekt wurde in Zusammenarbeit mit Mirko Goletz und dem DLR-Institut für Verkehrsforschung Berlin durchgeführt. Die Ergebnisse werden in Goletz & Ehebrecht (2020) dargestellt.

Pro Fahrergruppe wurden mehrere Mitglieder interviewt, um möglichst umfangreiche Einblicke zu bekommen und ggf. Differenzen und unterschiedliche Standpunkte aufzudecken.

- Bei der Auswahl der Fahrergruppen wurde die Gruppengröße berücksichtigt.
- Es wurde berücksichtigt, dass sich einige Fahrergruppen ausschließlich aus Bodaboda-Fahrern oder ausschließlich aus Bajaj-Fahrern zusammensetzen und dass auch gemischte Fahrergruppen existieren.
- Die Auswahl von Fahrern sowie der Fahrergruppen basierte teilweise auch auf pragmatischen Auswahlkriterien: direkte Kontaktvermittlung zu einzelnen Fahrern durch bestehende Kontakte, Knüpfen von ‚Zufallskontakten‘ (z. B. bei eigenen Fahrten mit Motorrad-Taxis), Vermittlung von Kontakten innerhalb von Fahrergruppen durch die jeweiligen Vorsitzenden.

Weitere Kriterien der Fallauswahl während der Hauptstudie 2016

- Es wurden Fahrergruppen ausgewählt, die einen unterschiedlich starken Organisationsgrad aufweisen.
- Es wurden Fahrer ausgewählt, die weder ein eigenes Fahrzeug besitzen, noch über einen Mietvertrag einen regelmäßigen Fahrzeugzugang verfügen und stattdessen als Tagelöhner arbeiten oder gearbeitet haben.
- Es wurden Fahrer und Fahrergruppen berücksichtigt, die im Stadtzentrum (Ilala-Bezirk) oder in dessen Nähe arbeiten (wofür es Restriktionen gibt) und solche, die hauptsächlich außerhalb des Stadtzentrums arbeiten.
- Da sich im Verlauf der Erhebungen herausstellte, dass die von männlichen Fahrern dominierte Dienstleistung vereinzelt auch von Frauen ausgeübt wird (nur Bajaj), wurden auch Gespräche mit Fahrerinnen geführt.
- Neben den primären Fahrervereinigungen, die einzelne Wartepunkte bzw. Taxistände besetzen, wurden Vertreter übergeordneter Fahrervereinigungen berücksichtigt.

Abb. 7: Liste der Kriterien der Fallauswahl (Motorrad-Taxi-Fahrer)

Quelle: Eigener Entwurf

Eine Übersicht der auf Grundlage dieser Kriterien ausgewählten Gesprächspartner, der Erhebungssituationen und der weiteren empirischen Quellen befindet sich – ebenso wie eine räumliche Lagebeschreibung der Taxistände der untersuchten primären Fahrervereinigungen – im Anhang (s. Tab. A1 u. A2 im Anhang; s. Karte 1).

Im Gegensatz zur Kontaktaufnahme zu den Dienstleistungsanbietern stellte sich eine Kontaktherstellung zu Fahrzeugeigentümern als schwierig heraus, weil diese zumeist nicht direkt in die alltäglichen Aktivitäten der Dienstleistung eingebunden sind, sich lediglich um Fahrerakquise und Vertragsabschlüsse kümmern und somit nicht ‚sichtbar‘ sind.



Karte 1: Erhebungsgebiete in Dar es Salaam

Quelle: Eigene Kartographie, Geodaten © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Die einzige Möglichkeit, Kontakte zu diesen Fahrzeugeigentümern herzustellen, war eine Vermittlung durch die Fahrer. Auf diesem Wege konnten Kontakte zu insgesamt vier Fahrzeugeigentümern hergestellt werden, von denen drei auch selbst als Fahrer arbeiten. Wie auch in der Literatur für andere Fälle vereinzelt bemerkt wird (s. Kap. 2.3.5), gibt es auch in Dar es Salaam sowohl Kleininvestoren, welche ein einzelnes oder einige wenige Fahrzeuge bereitstellen, als auch Großinvestoren, die über 100 oder mehr Fahrzeuge verfügen. Die Herstellung von Kontakten zu diesen Großinvestoren gelang – auch über bestehende Kontakte zu verschiedenen Akteuren des Feldes – hingegen nicht. Für das Verständnis der ökonomischen Relationen zwischen Fahrern und Eigentümern hatte dies allerdings keinen Nachteil.

Bei der Auswahl von Behördenvertretern wurden staatliche Einrichtungen kontaktiert, die eine direkte Rolle in der Regulierung und Kontrolle der Motorrad-Taxis spielen oder für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung verantwortlich sind. Die Institutionen wurden auf Grundlage von Informationen aus Literatur und Internet sowie über Hinweise durch bereits bestehende Kontakte ausgewählt. Darüber hinaus wurden weitere Akteure aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft akquiriert, die weiterführende Informationen zur Thematik bereitstellen konnten. Die Auswahl konkreter Ansprechpartner erfolgte über eine gezielte Vermittlung bzw. Zuweisung innerhalb der Institutionen. Im Rahmen der Erhebungen kamen so Gespräche mit insgesamt 21 Akteuren zustande (s. Tab. 8; s. Tab. A1 im Anhang).

Die Auswahl von Erhebungssituationen für die Beobachtung der Dienstleistung orientierte sich zunächst an der groben Kategorisierung verschiedener sozialräumlicher Arrangements, d. h. sozialräumliche Kontexte bzw. Orte, in denen Motorrad-Taxis operieren. Dabei folgte die konkrete Auswahl drei Prinzipien: Erstens lag es nahe, die praktische Einbindung von Motorrad-Taxis in das jeweilige (mikro-)lokale Umfeld auf Grundlage der Auswahl der Fälle (d. h. der Fahrer und Fahrergruppen) zu untersuchen, um die alltäglichen Praktiken der ausgewählten Akteure nachvollziehen zu können. Zweitens wurden darüber hinaus einige beispielhafte Lokaltäten ausgewählt, die von zentraler Bedeutung für ein öffentlich verfügbares Mobilitätsangebot sind, indem sie ein potenziell hohes Kundenaufkommen bereithalten (z. B. die Umgebung lokaler Märkte, größere Bushaltestellen und zentrale Umsteigeplätze, Zugänge/Zufahrten zu Wohnsiedlungen, Hauptstraßen). Die ausgewählten Lokaltäten befinden sich alle in den Bezirken Ubungu und Kinondoni sowie im Stadtzentrum, das zum Bezirk Ilala zählt. Drittens wurden auf Grundlage pragmatischer Auswahlkriterien verschiedene Alltagssituationen genutzt, um ergänzende Einblicke in die Merkmale und Abläufe der Dienstleistung zu bekommen. Dazu zählen u. a. eigene Fahrten mit Motorrad-Taxis oder zufällige Alltagssituationen, in denen Beobachtungen möglich waren (s. Tab. 8; s. Tab. A1 im Anhang).

4.2.4 Methoden der Erhebung

Die Fragestellung, der Forschungsansatz und auch die Art der identifizierten Informationsquellen legte die Wahl qualitativer sozialwissenschaftlicher Forschungsmethoden nahe. Für die

Gespräche und Interaktionen mit den ausgewählten Akteuren musste daher zunächst eine passende Form qualitativer Interviews gefunden werden. Dazu wurde – neben der Durchführung informeller Gespräche – die Methode des problemzentrierten Interviews nach Andreas Witzel gewählt (Witzel & Reiter 2012). Die Interviews mit den Anbietern und Anbieterinnen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung wurden dabei als möglichst offene und nur grob vorstrukturierte Gespräche geführt. Die Interviews mit Vertretern und Vertreterinnen der Behörden wurden ein wenig stärker vorstrukturiert und nahmen daher die Form eines Experteninterviews an. Sowohl bei den Fahrern und Fahrerinnen als auch bei den Fahrzeugeigentümern wurden die problemzentrierten Interviews um einen Kurzfragebogen ergänzt, um damit ergänzende sozioökonomische Informationen erfassen zu können. Zusätzlich zu den Einzelinterviews wurde in Gruppendiskussionen mit drei Fahrervereinigungen die partizipative Methode der Zeitlinie eingesetzt. Weitere Gruppendiskussionen wurden mit Vorsitzenden übergeordneter Fahrervereinigungen sowie mit Vertretern der Dar es Salaam Rapid Transit Agency durchgeführt (Letztere ist für die Implementierung des lokalen BRT-Systems zuständig). Weitere Erhebungen wurden in Form teilnehmender und nicht-teilnehmender Beobachtung durchgeführt. Je nach Situation wurden dazu parallel oder im Anschluss Feldnotizen angefertigt und Fotos gemacht. Darüber hinaus wurden Literaturlauswertungen und Analysen von Dokumenten der Behörden und der Fahrervereinigungen vorgenommen. Die (parallele) Auswertung des erhobenen empirischen (Text-)Materials wurde mithilfe des theoretischen Kodierens im Sinne der GT durchgeführt. Im Folgenden werden die einzelnen Methoden und ihre Anwendung innerhalb der vorliegenden Untersuchung erläutert.

Informelle Gespräche

Vor allem zu Beginn der empirischen Erhebungen in der Vorstudie sowie vereinzelt auch während der weiteren Feldaufenthalte wurden informelle Gespräche (vgl. Schlehe 2003, 74f.) mit Stakeholdern des Motorrad-Taxi-Feldes geführt, bei dem ein offener Fragestil mit spontan formulierten Fragen angewendet wurde (vgl. Lamnek & Krell 2016, 374). Gerade während des ersten Aufenthaltes dienten diese nicht-leitfadengestützten und sich zum Teil unvermittelt ergebenden Konversationen dem Aufdecken verschiedener thematischer Aspekte, dem Identifizieren von relevanten Akteuren sowie der Kontaktherstellung. Während der Hauptfeldstudie und während der späteren Feldaufenthalte wurden diese Gespräche vermehrt zur Prüfung, Verdichtung und Ergänzung bestehender Erkenntnisse genutzt und dies zum Teil im Rahmen von Abschlussgesprächen mit bereits bekannten Akteuren. Je nach den Bedingungen der Gesprächssituation wurden während der Konversation Feldnotizen angefertigt, vereinzelt Audioaufnahmen gemacht oder im Nachhinein Gedächtnisprotokolle geschrieben.

Tab. 8: Übersicht der Methoden und Erhebungen

Informationsquellen (Akteure, Dokumente & Erhebungssituationen)	Methoden	Erhebungen
Fahrer und Fahrerinnen	Informelle Gespräche; Problemzentrierte Interviews (PZI); Sozioökonomische Kurzfragebögen	36 Fahrer und Fahrerinnen aus primären Vereinigungen (16 PZI); 6 individuell/im losen Verbund arbeitende Fahrer (6 PZI)
Primäre Fahrervereinigungen	Informelle Gespräche; Problemzentrierte Interviews (PZI); Gruppendiskussionen, Zeitlinien, Workshop	9 vorsitzende Fahrer von primären Vereinigungen (5 PZI); Gruppendiskussionen u. Zeitlinien mit 3 Vereinigungen; Teilnahme von Repräsentanten der Vereinigungen am Workshop
Fahrervereinigungen auf Bezirks- und Landesebene	Informelle Gespräche; Problemzentrierte Interviews (PZI); Gruppendiskussion, Workshop	4 vorsitzende Fahrer von Bezirksvereinigungen (3 PZI, 1 Gruppendiskussion); 1 vorsitzender Fahrer einer landesweiten Vereinigung (1 PZI); Teilnahme von Repräsentanten der Vereinigungen am Workshop
Eigentümer von Fahrzeugen	Informelle Gespräche; Problemzentrierte Interviews (PZI)	2 Fahrzeugeigentümer (1 PZI) 3 Fahrzeugeigentümer (zugleich tätig als Fahrer) (2 PZI)
Behörden, öffentliche Einrichtungen, zivilgesellschaftliche Akteure	Informelle Gespräche; Problemzentrierte Interviews (PZI) als ‚Experteninterview‘; Gruppendiskussion, Workshop	21 Vertreter und Vertreterinnen von Behörden und sonstigen öffentlichen Institutionen sowie zivilgesellschaftliche Akteure (8 PZI, 1 Gruppendiskussion); Teilnahme von Behördenvertretern am Workshop
Dokumente	Dokumentanalysen im Rahmen der GT-basierten Auswertung	Strategiepapiere, Verordnungen, Gesetze, Berichte, Satzungen und Briefwechsel der Fahrervereinigungen, Zeitungs- und Internetartikel
Sozialräumliche Arrangements (s. Tab. 7)	(teilnehmende) Beobachtungen	Alltagspraxis von Fahrern, Fahrerinnen und primären Vereinigungen an Wartepunkten, auf den Straßen und in der Umgebung von größeren Bushaltestellen und zentralen Umsteigeplätzen, lokalen Märkten, öffentlichen Einrichtungen, Zugängen/Zufahrten zu Wohnsiedlungen etc.

Quelle: Eigener Entwurf

Prinzipien des problemzentrierten Interviews

Das zentrale methodische Instrument der vorliegenden Untersuchung ist das problemzentrierte Interview (PZI), das von Andreas Witzel in den 1980er Jahren entwickelt wurde und im deutschsprachigen Raum inzwischen ein gängiges Instrumentarium für Arbeiten geworden ist, die sich der qualitativen Interviewforschung bedienen.⁵⁸ Das PZI ist eine Interviewform, die sich zwischen der ‚völligen Offenheit‘ des narrativen Interviews und der relativ strukturierten Form des Experteninterviews ansiedelt (Witzel & Reiter 2012, 30ff.). Der mit dem PZI verbundene Forschungsstil orientiert sich an den Grundsätzen der interpretativen Sozialforschung und ist weitgehend angelehnt an die Grounded Theory in der Variante von Strauss und Corbin (Witzel & Reiter 2012, 16ff. u. 100f.). Damit ist das PZI grundsätzlich kompatibel mit der für diese Arbeit gewählten Vorgehensweise. Das PZI beruht auf den Grundsätzen (1) der Problemzentrierung und des Erzählprinzips, (2) der Prozessorientierung, sowie (3) der Objektorientierung (Lamnek & Krell 2016, 345f.; Witzel & Reiter 2012, 24ff. u. 70ff.):

Zu (1): Die *Problemzentrierung* verweist auf die Ermöglichung einer Gesprächsstruktur, welche hilft, die Perspektiven der Befragten bezüglich eines bestimmten Themas (ein gesellschaftliches und/oder wissenschaftliches Problem) offenzulegen. Dabei wird die Selbstreflexivität der Befragten so stimuliert, dass diese ihre Sichtweisen möglichst gut darlegen und – möglicherweise zum ersten Mal überhaupt – systematisieren können. Die Voraussetzung dafür ist das *Erzählprinzip*, welches auch bereits auf die Struktur und den Ablauf des PZI verweist (s. unten). Wie auch beim narrativen Interview steht die möglichst freie und von den theoretischen Annahmen des Forschers möglichst wenig beeinflusste Erzählung des oder der Befragten zum betreffenden Problem im Fokus des Interviews. Dies ermöglicht es, die sich im Forschungsprozess entwickelnden Konzepte des Forschers der „Bedeutungsstrukturierung der sozialen Wirklichkeit“ (Lamnek & Krell 2016, 345) durch den oder die Befragte(n) gegenüberzustellen. Diese Konfrontation kann dazu führen, dass die ursprünglichen Annahmen des Forschers widerlegt werden. Und dies ermöglicht bzw. erzwingt wiederum die Anpassung und Weiterentwicklung der formulierten sensibilisierenden Konzepte rund um das betreffende Problem.

Zu (2): Die *Prozessorientierung* bezieht sich vor allem auf die “stepwise and flexible production and analysis of data” (Witzel & Reiter 2012, 27). Gemeint ist das Ergänzen und Zusammensetzen verschiedener thematischer Aspekte im Verlaufe des Forschungsprozesses zu einem Muster, welches die Beziehungen dieser Aspekte zueinander widerspiegelt. Die Prozessorientierung bezieht sich auf die Entfaltung des Dialogs zwischen Forscher und Befragten im Interview; sie findet sich aber auch in Vorinterpretationen wieder, die während des Interviews

⁵⁸ Die Monographie *The Problem-Centred Interview* (Witzel & Reiter 2012) ist der Versuch, diese Methode auch über den deutschsprachigen Raum hinaus zugänglich zu machen und stellt zugleich eine vollständige und aktuelle Aufbereitung des problemzentrierten Interviews dar. Die empirischen Erhebungen der vorliegenden Arbeit und die Ausführungen in diesem Kapitel beruhen weitgehend auf diesem Werk.

durch den Forscher produziert und auch wieder angepasst, ergänzt oder verworfen werden. Auch Redundanzen und Widersprüche von Informationen im Gespräch haben einen Prozesscharakter. Während Redundanzen beispielsweise Neu-Interpretationen ermöglichen, sind Widersprüche zu hinterfragen, da sie entweder auf Missverständnisse des Interviewers oder auf Erinnerungslücken der Befragten hindeuten können. Schließlich verweist die Prozessorientierung auch auf den historischen Entstehungsprozess der Perspektiven der Befragten, welche durch die narrativen Elemente des PZI erfragt werden können.

Zu (3) Die *Objektorientierung* bezieht sich auf das Hinterfragen der Angemessenheit der gewählten Vorgehensweisen und Methoden im Hinblick auf den Forschungsgegenstand. Methoden können und müssen flexibel eingesetzt werden und zwar in Abhängigkeit von der Frage, wie Handlungen und Perspektiven der Befragten am besten nachvollziehbar gemacht werden können. Das bedeutet, dass auch das PZI – bei entsprechender Berücksichtigung seiner grundlegenden Prinzipien – stets an den jeweiligen Forschungskontext angepasst werden muss. Darüber hinaus kann es notwendig und sinnvoll sein, neben dem PZI auch andere (quantitative) Methoden einzusetzen und damit Methoden zu triangulieren (vgl. Flick 2012; Lamnek & Krell 2016).

Idealtypischer Ablauf des problemzentrierten Interviews

Der Ablauf der problemzentrierten Interviews orientiert sich an einer nur sehr groben Vorstrukturierung mit vier verschiedenen Phasen. Diese umfassen (a) die Einleitung, (b) die allgemeine Sondierung, (c) die spezifische Sondierung und eine abschließende Phase in der weiterführende (d) Ad-hoc Fragen gestellt werden (vgl. Lamnek & Krell 2016, 346f.; Witzel & Reiter 2012, 65ff.):

Zu (a): In der *Einleitung* erläutert der Interviewer den Hintergrund des Projektes und grenzt den gesellschaftlichen Problembereich ab, der im Interview thematisiert werden soll. Außerdem wird dem Interviewpartner der grobe Gesprächsaufbau erläutert und dabei hervorgehoben, dass freie Narrationen den Kern des Interviews ausmachen. In dieser ersten Phase wird dem Befragten zudem ermöglicht, eigene Fragen zu stellen und Unsicherheiten abzuklären. Auch ethische Aspekte (Freiwilligkeit, Anonymität, Datenschutz etc.) werden in dieser Vorbereitungsphase thematisiert.

Zu (b): Das eigentliche Interview beginnt mit der *allgemeinen Sondierung*, deren Ziel das Generieren von ‚Material‘ ist. Hier wird eine eröffnende erzählgenerierende Frage gestellt, welche möglichst offen formuliert sein und den Befragten zu einer umfassenden Darstellung der subjektiven Perspektive in Hinblick auf das zu erfassende Problem anregen sollte. Diese eröffnende Darstellung des Interviewten spielt für den weiteren Verlauf des Gesprächs eine entscheidende

Rolle, da durch sie die weitere Gesprächsstruktur entscheidend beeinflusst wird.⁵⁹ Im Anschluss an die eröffnende Darstellung werden gezielte *Detailfragen* zu den vom Befragten genannten Aspekten gestellt, die gewonnenen Einblicke ausdifferenziert und damit die subjektive Perspektive des Befragten schrittweise offengelegt. Mithilfe von Erzählbeispielen durch den Interviewer kann zudem die Erinnerung des Befragten weiter angeregt und dadurch weitere Erzählsequenzen generiert werden.

Zu (c): In der Phase der *spezifischen Sondierung* werden die Darstellungen des Befragten durch weiterführende Fragen und Kommentare des Interviewers tiefgründiger nachvollzogen. Hierbei geht es dann weniger um ‚Materialgenerierung‘ als vielmehr um ‚Verständnisgenerierung‘. Dabei können drei verschiedene Fragetechniken eingesetzt werden: Bei der *Zurückspiegelung* schlägt der Interviewer dem Befragten eine Interpretation von dessen Darstellungen vor, die daraufhin von diesem korrigiert, bestätigt oder ergänzt werden können. Bei der *Verständnisfrage* macht der Interviewer kein eigenes Interpretationsangebot, sondern versucht, „widersprüchliche Antworten oder ausweichende Äußerungen zu thematisieren, um von daher zu einer gültigeren und präziseren Interpretation zu gelangen“ (Lamnek & Krell 2016, 346). Um das Gesprächsklima und das Vertrauen des Befragten nicht zu gefährden, sollte die dritte Fragetechnik der *Konfrontation* nur vorsichtig eingesetzt werden. Hierbei werden Widersprüche, die sich in den Darstellungen des Befragten äußern, direkt angesprochen. Dies ermöglicht es, Missverständnisse des Interviewers zu klären und/oder weitere Details aufzudecken.

Zu (d): Zu einem späteren Zeitpunkt im Interview erfolgen *ad-hoc-Fragen*, die sich wiederum der allgemeinen Sondierung zuordnen lassen, da sie zu weiterer Materialgenerierung beitragen. Zugleich ermöglichen sie aber auch eine Prüfung von bisherigen theoretischen Konzepten sowie auch Fallvergleiche. Hierbei werden weitere Gesichtspunkte angesprochen, die im bisherigen Verlauf des Interviews noch nicht angesprochen wurden. Der Befragte bekommt dadurch die Möglichkeit, sich zu diesen weiteren thematischen Aspekten zu äußern.

Einsatz des problemzentrierten Interviews in der vorliegenden Studie

Für die problemzentrierten Interviews wurden für die verschiedenen Akteure jeweils unterschiedliche Leitfäden angefertigt (s. Abb. A1 im Anhang). Die Leitfäden für die Gespräche mit den Vertretern der Behörden und sonstigen öffentlichen Institutionen wurden entsprechend der vermuteten Expertise der Akteure angefertigt. Diese problemzentrierten Interviews verliefen ähnlich des ‚klassischen Experteninterviews‘ insgesamt etwas stärker leitfadengestützt (vgl. Witzel & Reiter 2012, 33). Die problemzentrierten Interviews mit den Akteuren der Angebotsseite verliefen dagegen offener. Zwar wurden auch hier Themenblöcke mit einzelnen ad-hoc-Fragen vorformuliert. Die Auswahl der Fragen oder die spontane Neuformulierung von

⁵⁹ Die Narration des Befragten sollte möglichst frei sein, nicht vom Interviewer unterbrochen werden und der Befragte sollte – z. B. durch eine bestimmte Formulierung der erzählgenerierenden Frage – noch nicht auf bestimmte Aspekte des Themas gelenkt werden.

Fragen im Gespräch orientierte sich allerdings noch stärker am Input der Gesprächspartner und Gesprächspartnerinnen. Die Leitfäden unterschieden sich hier zunächst nur zwischen den Akteurstypen der Fahrzeugeigentümer, der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Vorsitzenden der Fahrervereinigungen. Im Verlauf der Erhebungen wurden die Leitfäden allerdings dem Verlauf des Erkenntnisstandes entsprechend angepasst, verkürzt oder erweitert. Alle geführten problemzentrierten Interviews begannen mit einer eröffnenden Fragestellung, die dem jeweiligen Akteurstyp angepasst wurde.

Bestandteil der Interviews mit den Fahrern und Fahrerinnen war zudem ein sozioökonomischer Kurzfragebogen und ein Postskript. Der *Kurzfragebogen* wurde jeweils im Anschluss des PZIs mit den Befragten durchgegangen und enthielt Informationen zu soziodemographischen bzw. sozioökonomischen Aspekten sowie zur Dienstleistung selbst, wie z. B. Alter, Umsatz, Eigentumsverhältnisse des Fahrzeugs (s. Abb. A2 im Anhang). Der Kurzfragebogen ist ein optionaler Bestandteil des problemzentrierten Interviews (Witzel & Reiter 2012, 91f.) und wurde eingesetzt um detaillierte (größtenteils quantifizierbare) Informationen festzuhalten, die somit nicht während des eigentlichen Interviews erhoben werden mussten, wo sie den Gesprächsfluss unnötig beeinträchtigt hätten. Nach Abschluss der Interviews wurden in den meisten Fällen *Postskripte* angefertigt (Witzel & Reiter 2012, 95f.; s. Abb. A3 im Anhang). Diese sind ein weiteres hilfreiches Instrument, mit dem die Bedingungen des Gesprächs, der Gesprächsverlauf, Konversationen vor und nach der Audioaufnahme oder auch spontane Interpretationen des Interviewers festgehalten werden. Diese ergänzenden Informationen dienten der Unterstützung der Auswertungsphasen und Materialinterpretation sowie der Reflexion und Anpassung des methodischen Vorgehens.

Gruppendiskussionen und Zeitlinien

Neben den Einzelinterviews fanden während der Hauptfeldstudie Gruppendiskussionen (Lamnek & Krell 2016, 384ff.) mit Vertretern von drei verschiedenen primären Fahrervereinigungen statt. Im Rahmen dieses Austauschs wurden die jeweils eingeladenen 4-5 Fahrer inklusive des jeweiligen Vorsitzenden der Vereinigungen darum gebeten, eine *Zeitlinie* anzufertigen und darauf die wichtigsten Ereignisse zu notieren, welche die jeweilige Fahrergruppe im Zeitraum von 2010 – dem Zeitpunkt der staatlichen Regulierung der Branche – bis zum Zeitpunkt der Treffen Mitte 2016 erlebt hatte. Die Zeitlinie ist ein gängiges Instrument, das im Kontext partizipativer Erhebungen – zumeist in der internationalen Zusammenarbeit – im Rahmen von *Participatory Rural Appraisal* (PRA) bzw. *Participatory Learning and Action* (PLA) eingesetzt wird (vgl. Hickey & Kothari 2009, 86; Mikkelsen 2005, 65ff.).⁶⁰

⁶⁰ Dabei wird beispielsweise auf einem großen Blatt Papier eine Zeitlinie eingezeichnet, die einen zuvor definierten Zeitraum symbolisch darstellen soll. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen werden daraufhin gebeten, zentrale Ereignisse der betreffenden sozialen Gruppe zusammenzutragen, auf Karten zu notieren, chronologisch zu ordnen und auf die Zeitlinie einzutragen. Sollte es relevant sein, dann können die jeweiligen Ereignisse eines bestimmten Zeitpunktes (z. B. Monat, Jahr) zudem noch nach ihrer Wichtigkeit geordnet werden. Im Anschluss daran können

Mit dem Anfertigen der Zeitlinien durch Vertreter verschiedener Fahrervereinigungen wurden mehrere Ziele verfolgt: Erstens war es dadurch möglich, die Aufeinanderfolge und zeitliche Struktur verschiedener bereits in den Einzelinterviews genannter Aspekte und Ereignisse nachzuvollziehen, die von den Gruppen auch im Rahmen dieser Erhebungssituation genannt wurden. Zweitens wurde deutlich, welche Ereignisse die Fahrer als zentral für ihre alltägliche Arbeit und Organisation betrachten und dies bot weitere Anknüpfungspunkte für die Auswertung und Interpretation des bereits erhobenen empirischen Materials. Drittens erlaubte es die sich im Rahmen der Gruppenarbeit entfaltende Diskussion zwischen den Gruppenmitgliedern auch neue Aspekte zu identifizieren, die in den Einzelinterviews zum Teil noch nicht zur Sprache gekommen waren. Darüber hinaus konnten in der sich anschließenden Phase des gezielten Nachfragens Informationen und Erkenntnisse aus vorherigen Interviews gegengeprüft werden.

Weitere Gruppendiskussionen fanden im Rahmen eines Treffens mit Vertretern der DART Agency und im Kontext eines Zusammenkommens der Vorsitzenden verschiedener Fahrer-Bezirksvereinigungen statt. Ebenfalls fanden Teile des Stakeholder-Workshops an der Universität Dar es Salaam auf Grundlage dieser Methode statt.

Dokumentenanalysen

Außerdem wurden Dokumentenanalysen durchgeführt (vgl. Lamnek & Krell 2016, 472; Wolff 2008a, 502ff.). Die Dokumentenanalyse unterschied sich von der Auswertung der Literatur dadurch, dass sie im Rahmen des theoretischen Kodierens durchgeführt wurde. Zu den dabei analysierten Dokumenten zählen behördliche Strategie- und Policy-Papiere, Verordnungen, Gesetze, Pläne und Berichte. Außerdem wurden schriftliche Satzungen, Business-Pläne und Briefwechsel von Fahrervereinigungen analysiert. Insbesondere die Behördendokumente haben den Vorteil, „dass aus ihnen legitimerweise Schlussfolgerungen über Aktivitäten, Absichten und Erwägungen ihrer Verfasser bzw. der von ihnen repräsentierten Organisationen gezogen werden können“ (Wolff 2008a, 503). Die Dokumentenanalyse erlaubte es einerseits, Informationen aus den Interviews zu überprüfen und zu ergänzen. Andererseits konnten über sie gerade zu Beginn der Erhebungen auch neue thematische Aspekte identifiziert werden, die dann in den Gesprächen mit Stakeholdern angesprochen, weiter vertieft und eingeordnet werden konnten. Um einen Einblick in die öffentliche Debatte zu den Bedingungen städtischer Mobilität im Allgemeinen und zu den Motorrad-Taxis im Speziellen zu bekommen und gleichzeitig aktuelle Entwicklungen (auch jenseits der Feldaufenthalte) mitverfolgen zu können wurden darüber hinaus Zeitungs- bzw. Internetartikel ausgewertet. Hauptsächlich wurden hierbei Artikel aus den Internetauftritten der tansanischen Tageszeitungen *Daily News* und *The Citizen* hinzugezogen.

dann gezielte Fragen zu einzelnen Ereignissen gestellt und damit deren Bedeutungen und Zusammenhänge aufgedeckt werden (vgl. World Bank, ohne Datum).

Beobachtungen

Über die Anwendung dieser Methoden, die auf sprachlichen Austausch und die Erhebung textlicher Informationen abzielen, wurden außerdem *(nicht-)teilnehmende Beobachtungen* durchgeführt – insbesondere um körperliche, materielle und physisch-räumliche Aspekte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung erfassen zu können. Generell kommt die Methode der Beobachtung zum Einsatz, wenn es darum geht, Einblicke in die Lebenswirklichkeit von Untersuchungsgruppen oder -personen zu bekommen und ein methodisch kontrolliertes Fremdverstehen zu ermöglichen. Dabei nimmt „[d]er Sozialforscher ... am Alltagsleben der ihn interessierenden Personen und Gruppen teil und versucht, durch genaue Beobachtung etwa deren Interaktionsmuster und Wertvorstellungen zu explorieren und für die wissenschaftliche Auswertung zu dokumentieren“ (Lamnek & Krell 2016, 516). Gerade dann, wenn körperliche und routinierte Praktiken erfasst werden sollen, die sich sprachlich oft nur schwer fassen lassen, ist die Methode besonders wertvoll – sie ist zugleich von besonderer Bedeutung für praxistheoretisch informierte Arbeiten (vgl. Brake 2015; Lengersdorf 2015; Schmidt 2012).

Grundsätzlich lassen sich verschiedene Formen der Beobachtung unterscheiden – strukturierte vs. unstrukturierte, offene vs. verdeckte, aktive vs. passive und teilnehmende vs. nicht-teilnehmende Beobachtung (Lamnek & Krell 2016, 525ff.). Damit einhergehend lassen sich verschiedene ‚Beobachtertypen‘ definieren: der vollständige Teilnehmer, der beobachtende Teilnehmer, der teilnehmende Beobachter und der vollständige Beobachter, welche sich auf einem Kontinuum von starker aktiver Teilnahme (und geringer Beobachtung) einerseits und starker Beobachtung (bei geringer aktiver Teilnahme) andererseits anordnen lassen (Kawulich 2005, 6; Lamnek & Krell 2016, 540ff.). Zentrales Hilfsmittel der Beobachtung in all ihren Formen ist das Anfertigen von Beobachtungsprotokollen und Feldnotizen, mit denen die eigenen Einblicke festgehalten werden. Allerdings stellt es eine generelle Schwierigkeit dar, dass es keinen Konsensus darüber gibt, in welcher Weise die Beobachtungen am besten (schriftlich) festgehalten werden sollten. Hier muss also jede(r) Beobachter(in) eine eigene passende Vorgehensweise finden (Walsh 2009, 79).

In der vorliegenden Studie wurde zumeist die Rolle eines vollständigen Beobachters und nur vereinzelt die Rolle eines teilnehmenden Beobachters eingenommen (letzteres z. B. im Rahmen einer Generalversammlung einer Fahrervereinigung). Die Beobachtungen erfolgten daher in der Regel passiv und zudem in den meisten Fällen verdeckt. Die Erhebungssituationen der nicht-teilnehmenden Beobachtungen unterschieden sich danach, ob sie im Vorfeld geplant wurden (z. B. gezielte Beobachtung eines Wartepunktes) oder ob sie sich spontan ergaben (z. B. während einer Fahrt mit einem öffentlichen Bus). Im ersten Fall erlaubte dies das Führen eines vorgefertigten Beobachtungsprotokolls, in dem Ereignisse, Uhrzeiten, Beschreibung der Lokalitäten etc. festgehalten werden konnten (s. Abb. A4 im Anhang). Im Falle spontaner Erhebungssituationen wurden – wie auch bei den spontanen explorativen Gesprächen – im Nachhinein kurze Gedächtnisprotokolle angefertigt, die entsprechend weniger detailliert waren,

was nicht nur der natürlichen selektiven Wahrnehmung, sondern auch Erinnerungslücken geschuldet war (Lamnek & Krell 2016, 574f.).

4.2.5 Auswertungsverfahren

Die Auswertung des erhobenen empirischen Materials basiert auf den Prinzipien des theoretischen Kodierens im Sinne der GT (s. Kap. 4.2.2). Dazu wurde zunächst das noch nicht in Textform vorliegende Material aufbereitet. Die Audioaufnahmen der Gespräche und Interviews wurden dazu größtenteils vollständig transkribiert. In anderen Fällen wurden Interviews nur passagenweise transkribiert. Bei weiteren Interviews wurde zudem vollständig auf die wortgenaue Transkription von Passagen verzichtet und die Interviews wurden in diesen Fällen paraphrasierend zusammengefasst. Auf das Transkribieren von Interviews wurde insbesondere zu späteren Phasen der Auswertung verzichtet, v. a. in den Fällen, bei denen sich herausstellte, dass die Interviews keine wesentlich neuen Informationen bereithielten und stattdessen in erster Linie bestehende Erkenntnisse bestätigten. Darüber hinaus wurden die handschriftlich angefertigten Feldnotizen weitgehend digitalisiert, ebenso wie Fotos von Textdokumenten, die im Verlauf der Erhebungen gemacht wurden. Alle so erstellten Textdokumente wurden zusammen mit den bereits in digitaler Form vorliegenden weiteren Dokumenten (Behördendokumente, Zeitungsartikel etc.) in die Analysesoftware MAXQDA geladen, thematisch gruppiert und somit der Auswertung zugänglich gemacht. Das theoretische Kodieren erfolgte aufbauend auf den Prinzipien des offenen, axialen und selektiven Kodierens.

Auswertung im Kontext der Vorstudie 2015

Dem Prinzip des theoretischen Samplings entsprechend begann die Auswertung des ersten erhobenen empirischen Materials bereits während der Vorstudie. Die Aufbereitung und Analyse dieser ersten Einblicke erfolgte während der Vorstudie ohne unterstützende Analysesoftware und dabei zunächst relativ unstrukturiert und oberflächlich, aber orientiert an den bereits vorhandenen Begriffen, Themenaspekten und Ideen. Zunächst wurde lediglich mit theoretischen Memos gearbeitet, die jeweils im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den gewonnenen Informationen aus den explorativen Gesprächen und Feldnotizen angefertigt wurden. Im Ergebnis entstanden so erste Interpretationen der ersten empirischen Materialien und Entscheidungen hinsichtlich der Auswahl von Gesprächspartnern und Gesprächspartnerinnen, methodischer Herangehensweisen sowie weiterer Arbeitsschritte. Mithilfe der Memos wurden aufbauend auf dem empirischen Material und dem Vorwissen zudem erste Konzepte (Codes) vorformuliert, die einen Anknüpfungspunkt für die spätere computergestützte Analyse darstellten.

Mit der computergestützten Analyse wurde im Frühjahr 2016 begonnen. Alle zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Feldnotizen, Gesprächsprotokolle und sonstigen Dokumente sowie Memos wurden dazu in die Analysesoftware geladen. Diese erste Auswertung folgte dem

Prinzip des offenen Kodierens. Dabei wurden die vorliegenden Textdateien schrittweise durchgegangen und zunächst einfache Fragen an das Material gestellt, um dieses ‚aufzubrechen‘ (s. Kap. 4.2.2). Einzelne Passagen des Textmaterials wurden dabei mit Begriffen oder Kurzsätzen belegt und damit weitere theoretische Konzepte (Codes) entwickelt. Die gewählten Begriffe der Codes gingen im Sinne von in-vivo-Codes teilweise aus dem Material selbst hervor, wurden aber in den meisten Fällen selbst formuliert. Zu den Codes wurde jeweils eine Erläuterung verfasst, die im weiteren Verlauf des Kodierens ergänzt und verändert wurde, um den jeweiligen Code weiter zu spezifizieren.

Das schrittweise Durchgehen des Materials führte schließlich dazu, dass bestimmte Codes mit immer mehr Textpassagen aus unterschiedlichen Dokumenten verbunden wurden, wodurch die Fülle und der Gehalt einzelner Codes immer weiter zunahm. Parallel zur Kodierung des Textmaterials wurden weitere theoretische Memos angefertigt, die erste Interpretationen konkreter Textpassagen, erkannte Zusammenhänge und Entdeckungen neuer thematischer Aspekte sowie auch weitere Ideen und Entscheidungen für das weitere methodische vorgehen festhielten. Das Ergebnis dieser ersten intensiven Beschäftigung mit den Ergebnissen der Erhebungen war zunächst eine unsortierte Liste von theoretischen Codes und Memos.

Auswertung im Kontext der Hauptstudie 2016 und später

Im Vorfeld und während des Hauptfeldaufenthaltes dienten diese ‚unfertigen‘ Analyseergebnisse der Konkretisierung der Auswahl von Akteuren, der Vorbereitung von Leitfäden für die problemzentrierten Interviews sowie der Auswahl von Erhebungssituationen für die Beobachtungen. Während des Feldaufenthaltes 2016 erlaubte es die zeitintensive Vorbereitung und Durchführung von Erhebungen nicht die parallele Aufbereitung und Auswertung des empirischen Materials in detaillierter Weise durchzuführen. So konnte die vollständige Transkription von Interviews beispielsweise erst im Anschluss an den Feldaufenthalt geleistet werden und das theoretische Kodieren des Materials während des Feldaufenthalts nur oberflächlich durchgeführt werden. Um dennoch dem Prinzip des theoretischen Samplings gerecht zu werden, wurden parallel zu den Erhebungen weitere Memos angefertigt. Darüber hinaus wurden die jeweiligen Audioaufzeichnungen im Anschluss an die Interviews angehört und stichpunktartige Zusammenfassungen erstellt; ebenfalls wurden Gesprächsprotokolle und Feldnotizen entsprechend durchgearbeitet und erste Interpretationen schriftlich festgehalten. Diese Beschäftigung mit dem sich ansammelnden empirischen Material erlaubte es, den Erhebungsprozess aufbauend auf den eigenen Interpretationen und Erkenntnissen zu steuern. So wurde beispielsweise die Auswahl von Akteuren im Verlauf des Feldaufenthaltes angepasst und ergänzt. Auch die Leitfäden der problemzentrierten Interviews konnten dem jeweiligen Stand der Zwischenergebnisse angepasst werden, indem z. B. neue Aspekte und Fragen aufgenommen wurden. Der Vergleich von verschiedenen Akteuren und Fahrervereinigungen sowie auch unterschiedlichen sozialräumlichen Arrangements führte einerseits zu einer Differenzierung der jeweiligen

Zwischenergebnisse. Andererseits trug dies zu ihrer Bestätigung und Verdichtung bei, indem beispielsweise herausgearbeitet werden konnte, dass sich bestimmte Formen der Selbstorganisation innerhalb der betrachteten Fahrergruppen wiederholten.

Im Anschluss an den Hauptfeldaufenthalt begann die intensive Auseinandersetzung mit dem erhobenen Material. Dieser Prozess erstreckte sich über einen Zeitraum von rund zweieinhalb Jahren und endete mit einer Aufarbeitung und Analyse des letzten Feldaufenthaltes Anfang 2019. In der Regel wurde ein fertig transkribiertes Interview direkt kodiert und analysiert, bevor das nächste Interview transkribiert wurde. Dies erlaubte es zum einen, das sich entfaltende Kodierungssystem und den jeweiligen Stand der Erkenntnis durch neue Einblicke parallel weiterzuentwickeln. Zum anderen ermöglichte dies, immer neue Fragen zu generieren und aufbauend auf bereits vorhandenen Codes bestimmte Aspekte zu fokussieren und Zusammenhänge zu verdichten. Dieses Vorgehen entsprach weitestgehend den Verfahren der vertikalen und horizontalen Analyse, d. h. Betrachtung des Einzelfalls und schließlich des Fallvergleichs (Witzel & Reiter 2012, 104ff.). Parallel zum thematischen Kodieren und zur Analyse der PZIs wurden die Informationen aus den sozioökonomischen Kurzfragebögen ausgewertet. Über die vergleichende Auswertung der sozioökonomischen Daten, die in einer systematisierten Excel-Tabelle festgehalten wurden, war es möglich, bestimmte Muster in Hinblick auf die soziale Position und sozioökonomische Stellung von Fahrern zu erkennen.

Das Aufdecken von Zusammenhängen im empirischen Material erlaubte im Weiteren den Übergang in das axiale Kodieren und das Bilden von übergeordneten Kategorien, in denen über den Auswertungszeitraum hinweg Einzelcodes zusammengeführt wurden (s. Tab. 9; s. Tab. A3 im Anhang für eine ausführliche Darstellung der Codes). Zugleich erfolgte hierbei eine Überprüfung der Codes und Kategorien, die teilweise zu ihrem Auflösen, Verschmelzen und Neuformulieren führte. Ausgehend vom Aufdecken inhaltlicher Zusammenhänge im Material und den daraus abgeleiteten Kategorien erfolgte in einer späteren Phase der Auswertung der Übergang in die Phase des selektiven Kodierens. Das offene Kodieren und das axiale Kodieren wurden zwar auch während dieser Phase parallel weitergeführt, u. a. da während der Feldaufenthalte 2018 noch weiteres empirisches Material erhoben wurde. Allerdings waren zu diesem Zeitpunkt die meisten Codes und Kategorien schon weitgehend ausgearbeitet. Aus diesem Grund lag der Fokus der Analyse nun stärker darauf, die Zusammenhänge zwischen den Kategorien aufzudecken und die Formulierung einer Kernkategorie vorzunehmen.

Tab. 9: Empirische Analysekategorien

Kategorien	Anzahl Codes
A – Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung	7
Über die verschiedenen historischen, planerischen, rechtlichen, ökonomischen, sozialen und weiteren Faktoren des lokalen Kontextes hinaus, umfasst die Kategorie weitere	

Modus-spezifische Ursachen, Hintergründe und Angebotscharakteristiken, die das Entstehen, die Weiterentwicklung und die Nutzung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam bzw. in Tansania beschreiben und erklären können.	
B – Fahrer werden	10
Die Kategorie umfasst biographische Hintergründe und mögliche Wege des Berufseinstiegs der Motorrad-Taxi-Fahrer sowie Zugangsmöglichkeiten zu einem Fahrzeug und Hinweise auf verschiedene soziale Relationen, die daraus hervorgehen.	
C – Fahren als ökonomische Praxis	9
Die Kategorie fasst verschiedene Aspekte der ökonomischen Praxis des Motorrad-Taxi-Fahrens zusammen und berücksichtigt dabei angebotsstrategische, monetäre, räumliche, soziale und praktische Dimensionen der Dienstleistung.	
D – Praktiken der Selbstregulierung	10
Die Kategorie beschreibt verschiedene Funktionen und Formen der Selbstregulierung innerhalb primärer Fahrervereinigungen sowie die Art ihrer Umsetzung.	
E – Praktiken staatlicher Regulierung	7
Die Kategorie fasst verschiedene Aspekte der staatlichen Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung sowie Versuche und Herausforderungen ihrer flächendeckenden Durchsetzung zusammen.	
F – Interessenkonflikte, Widerstände & Kooperationen	13
Die Kategorie führt verschiedene konflikthafte und kooperative Auseinandersetzungen im Feld der Motorrad-Taxis zusammen. Dies umfasst Konflikte zwischen Behörden und Dienstleistungsanbietern um die (Nicht-)Befolgung staatlicher Regularien, Aspekte der Zusammenarbeit von Motorrad-Taxi-Fahrern auf Bezirks- und Landesebene sowie Formen der politischen Instrumentalisierung und weitere Herausforderungen in der Ausgestaltung der Motorrad-Taxi-Branche.	

Quelle: Eigener Entwurf

4.2.6 Reflexionen zur Positionalität im Forschungsprozess

Der Diskurs zur Positionalität im Forschungsprozess geht von der grundsätzlichen Annahme aus, dass Wissen und Wissensproduktion stets abhängig vom Standpunkt des jeweiligen Betrachters bzw. Forschers und auch dessen Relationen zu den jeweiligen Forschungsobjekten bzw. -subjekten ist. Wissen ist damit stets ein *Situated Knowledge*, wie v. a. auch die feministische Theorie/Geographie herausgearbeitet hat (Haraway 1988; Rose 1997):

“The analytical power of the concept of situated knowledge in geography is that it elucidates the intersecting ways in which both researcher and subject, knower and known, are embodied, positioned, and empowered within specific landscapes. The point of understanding situated

knowledge as double vision, to and from a particular vantage point, is of course that there is a recursive relationship between knower and known, and that detachment of one from the other is impossible, however much we may wish to step outside of the embodied relationship” (Kobayashi 2009, 139).

Situationsgebundenes Wissen kann auch in Form von räumlichen Vorstellungen und Zuschreibungen (*Geographical Imaginations*) wirksam werden (Gregory 1994). In einer problematischen Variante, die prominent z. B. in Edward Saids *Orientalism* (1978) kritisiert wird, werden dabei auf bestimmte Weise definierte Sozial- oder Kulturräume und Bevölkerungsgruppen in ihrem (vermeintlichen) ‚Anderssein‘ sozial konstruiert (Kobayashi 2009). Dieses *Othering* (z. B. Breidlid 2013; Longhurst 2009) läuft allerdings Gefahr, bestimmte normative Bewertungen vorzunehmen und wie z. B. im Diskurs des Entwicklungsparadigmas eine bestimmte zu verfolgende Entwicklungsrichtung vorzugeben, die sich z. B. im Konzept der ‚nachholenden Modernisierung‘ der ‚Entwicklungsländer‘ widerspiegelt (vgl. Deffner & Haferburg 2014b; Green & Luehrmann 2017; Swantz 2016). Dies ist mit einer Definitions- oder Benennungsmacht verbunden, in der sich auch gesellschaftliche Machtunterschiede widerspiegeln, die durch eine Reproduktion von Begrifflichkeiten und Zuschreibungen potenziell gefestigt werden (vgl. Barlösius 2011, 151f.; Bourdieu 1990 [1982]; Rehbein 2014b, 355f.). Daher erfordert beides – die positions- und situationsgebundene Wissensgeneration und die daran anknüpfende (sozialräumliche) Zuschreibung von Bedeutungen und ihrer Terminologie – eine kritische Reflexion. Diese nimmt sowohl in Bourdieus Praxeologie als auch in der Perspektive des Southern Urbanism eine zentrale Stellung ein.

Positionalität und Reflexivität im Forschungsprozess

Aus einer sozialkonstruktivistischen Betrachtungsweise lässt sich davon ausgehen, dass die (soziale) Realität niemals vollständig und im eigentlichen Sinne objektiv erfasst werden kann, wie es das positivistische Paradigma unterstellt. Wahrnehmungen und gedankliche Repräsentationen der Welt sind demnach stets sozial hergestellt und u. a. abhängig oder beeinflusst von historisch entwickelten kulturell geteilten Deutungsmustern und Auffassungen über die soziale (und auch sozialräumliche) Wirklichkeit (vgl. Berger & Luckmann 1966; Burr 1995; Kobayashi 2009; Longhurst 2009). Über das Alltagswissen hinaus handelt es sich allerdings auch bei wissenschaftlichem Wissen um soziale Konstruktionen. Wie jede Form des Wissens ist auch das wissenschaftliche Wissen bedingt – durch die jeweiligen Erfahrungen, Laufbahnen und sozialen Positionen der Akteure sowie durch Hierarchien, Positionskämpfe und Interessen. Es ist somit abhängig von der jeweiligen Einbindung der ‚wissenden‘ Subjekte in das wissenschaftliche Feld sowie von ihren jeweiligen Habitusdispositionen (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]; Bourdieu 2015 [1980]; Brake 2015, 73f.). Wissen ist in diesem Sinne auch ein körperliches Wissen (vgl. Haraway 1988; Longhurst 2009; Reckwitz 2003), das ferner als stets unvollständig und eben als *Situated Knowledge* verstanden werden muss (Haraway 1988).

Auch der Prozess der Wissensgenerierung, die Ergebnisinterpretation sowie letztendlich Inhalt, Form, Reichweite und Wirksamkeit der Ergebnisdarstellung werden von diesen Bedingungen beeinflusst (vgl. Brake 2015; Kobayashi 2009; Sultana 2007):

“Knowledges are always situated. They are produced. They come from somewhere. It makes a difference who is doing the research, who participates in the research, where the research is carried out, and how and why it is being carried out. It also makes a difference how it is turned into a finished product and for whom” (Longhurst 2009, 432).

Das Hinterfragen der zugrunde liegenden Bedingungen ist daher ein fundamentaler Aspekt jeder Forschungsarbeit, denn „wissenschaftliche Praxis, die es unterlässt, sich selbst in Frage zu stellen, weiß im eigentlichen Sinne nicht, was sie tut“ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 270). Dies erfordert eine Reflexion des Forschers⁶¹ oder in Bourdieus Terminologie eine ‚Objektivierung des objektivierenden Subjekts‘ (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 238ff.; Brake 2015, 71ff.; Hark 2014).⁶² Objektivierung heißt vor allem „sich der vielfältigen Konstruktionsakte bewusst zu sein, die den Forschungsprozess durchziehen“ (Brake 2015, 71f.). Dieser wird somit gewissermaßen selbst zu einem Gegenstand der Forschung. Die kritische Reflexion betrifft daher auch die theoretischen Begriffe, die zur Analyse und Bezeichnung der sozialen Welt verwendet werden. Diese sind bei Bourdieu niemals als allgemeingültig, sondern in erster Linie als verstehende Konzepte oder Hilfskonstruktionen aufzufassen, die dazu dienen, über die subjektive (Alltags-)Perspektive hinauszugelangen (Barlösius 2011, 142ff.). Auch die wissenschaftlichen Methoden und die weiteren Aspekte des Forschungsprozesses müssen einer kritischen Analyse unterzogen werden:

“Reflexivity in research involves reflection on self, process, and representation, and critically examining power relations and politics in the research process, and researcher accountability in data collection and interpretation” (Sultana 2007, 376).

Forschung in Dar es Salaam, eigene Positionalität und ethische Aspekte

In diesem Zusammenhang sind mehrere Aspekte zu nennen, von denen angenommen werden muss, dass sie auf direkte oder indirekte Weise Einfluss auf die Forschungsarbeit in Dar es Salaam genommen haben: u. a. die eigene Biographie, Herkunft und Sozialisation in einem spezifischen Kontext (sozialer, ökonomischer, politischer, kultureller Art); eine auch mit Bildungsabschlüssen und der beruflichen Stellung verbundenen sozialen Position; mit dem Forschungsprojekt verknüpfte Ziele und Interessen (z. B. die Erlangung eines akademischen

⁶¹ Hark (2014, 205) betont, dass die wissenschaftliche Selbstreflexion nicht bloß ein individueller Akt, sondern v. a. ein kollektives Unternehmen der Akteure des wissenschaftlichen Feldes sei. Ziel dieses Unterfangens sei die Herstellung eines „reflexiven wissenschaftlichen Habitus“.

⁶² Diesen Anspruch löst er u. a. in seinen Untersuchungen zum wissenschaftlichen Feld in *Soziologie als Beruf (Le Métier de Sociologue. Prélabes Épistémologiques)*, Bourdieu 1968) und in *Homo Academicus* (Bourdieu 1984b) sowie in seinem letzten Werk *Ein soziologischer Selbstversuch* (Bourdieu 2002c) ein.

Grades); vorhandenes kulturelles Kapital als ‚Informationskapital‘ (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 151) in Form von Umfang und Ausrichtung der eigenen Bildung, vorhandenen Ortskenntnissen und interkulturellen Vorerfahrungen in Dar es Salaam, vorhandenen (und nicht-vorhandenen) Sprachkenntnissen sowie Umfang des Vorwissens, d. h. Alltagswissen, themenbezogenes Wissen, theoretisches und methodisches Wissen (vgl. Corbin & Strauss 2015; Witzel & Reiter 2012).

Im Vorfeld der Erhebungen betrafen die eigenen Konstruktionsakte beispielsweise die vom Vorwissen abhängigen theoretischen Vorannahmen, die zur Auswahl Dar es Salaams als Fallstudie führten, sowie die Bestimmung des Feldes der Motorrad-Taxis und damit verbunden die Selektion von Erhebungssituationen und Gesprächspartnern in der Fallauswahl. Schließlich waren auch die Formulierung der Fragestellung und die Auswahl der zu fokussierenden Aspekte im Vorfeld der Erhebungen von der Positionalität abhängige Konstruktionsakte.

In den Erhebungsphasen spielten bei der Kontaktaufnahme zu Gesprächspartnern und während der geführten Interviews die gegenseitige Wahrnehmung der an der Forschung beteiligten Personen und der soziale Umgang miteinander eine zentrale Rolle. Damit verknüpft waren auch die Überwindung oder (im weniger erfolgreichen Fall) die Aufrechterhaltung sozialer und sprachlicher Distanzen in den persönlichen Interaktionen. Der interkulturelle Kontakt zwischen den Motorrad-Taxi-Anbietern und dem Forscher war zwar stets von gegenseitiger Offenheit und Freundlichkeit gekennzeichnet. Dennoch konnte nicht ausgeschlossen werden, dass durch das Auftreten des Forschers in den Erhebungssituationen z. B. Unbehagen oder Unsicherheit bei den Interviewpartnern erzeugt wurde, die möglicherweise Einfluss auf den Umfang oder die Ausrichtung der Äußerungen im Interview genommen hat. Zu denken ist dabei z. B. an das Zur-Sprache-Bringen oder Verschweigen unangenehmer Themen. In einem Fall zeigte sich diese Unsicherheit beispielsweise in Form von geäußerten Bedenken eines Interviewpartners im Vorfeld des Gesprächs (Welchen Beitrag kann ein Motorrad-Taxi-Fahrer überhaupt zu einem Forschungsprojekt leisten?). In einem anderen Fall bezog ein Fahrer diese Bedenken direkt auf den Forscher und dessen Herkunft (Wie kann ein Motorrad-Taxi-Fahrer einem europäischen Forscher helfen?).

Ein weiterer Aspekt, der ebenfalls eng mit den verschiedenen Facetten der Positionalität verbunden ist, ist die Verwendung von Sprache in den Erhebungen. Es ist anzunehmen, dass Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit und Interpretation der geteilten Informationen in den Gesprächen sowohl auf Seite der Interviewpartner als auch auf Seite des Forschers von jeweiligen Erfahrungen, vom Wissensstand, von unterschiedlichen kulturell-kognitiven Deutungsrahmen sowie von der Notwendigkeit der fremdsprachlichen Übersetzung abhängig waren. Nicht ausgeschlossen werden konnten daher sprachliche Ungenauigkeiten und Missverständnisse, die dem Forscher im Moment der Erhebung nicht oder nicht vollständig bewusst geworden sind. Herausforderungen stellten in diesem Zusammenhang des Weiteren dar: die Verwendung von zwei Sprachen; der Einsatz eines Übersetzers; die Tatsache, dass die englische Sprache weder

die Muttersprache des Forschers noch des Übersetzers war; die partielle Schwierigkeit für den Übersetzer, bestimmte Begriffe exakt aus dem Englischen in das Suaheli zu übersetzen und andersherum; und die Tatsache, dass die Übersetzung nicht simultan stattfand, sondern jeweils im Anschluss an getätigte Äußerungen erfolgen musste (s. dazu Leck 2014). Es ist außerdem anzunehmen, dass sich die aus den genannten Aspekten resultierenden Verzerrungen potenziell auch im Anschluss an die Erhebungen ausgewirkt haben: z. B. während der Transkription der Interviews, bei der Konzeption von Codes und Kategorien, beim Aufdecken von Zusammenhängen in der Interpretation des Materials und schließlich im Kontext der Ergebnispräsentation.

Zur Objektivierung des Forschungsprozesses zählt des Weiteren die Reflexion ethischer Aspekte (Dowling 2009; Lunn 2014). Dies betrifft u. a. die Frage, welche Erwartungshaltungen und Hoffnungen bei den an der Forschung beteiligten Personen hervorgerufen wurden. In zwei Fällen artikulierten Gesprächspartner dies explizit (,Welchen Beitrag kann die Forschung für eine Verbesserung der Bedingungen der Fahrer leisten?'). Ein weiteres ethisch nicht leicht zu lösendes Problem ist zudem die Frage nach dem, was der Forscher den Teilnehmern der Erhebung, die ihre Zeit für ein Interview hergeben, konkret zurückgeben kann (Staddon 2014). Denn in den meisten Fällen sind es zunächst einmal der Forscher und das Forschungsprojekt, welche vom Austausch mit Gesprächspartnern profitieren (Katz 1994).

Außerdem ist das Ansprechen schwieriger Themen in den Interviews ein sensibler Aspekt (Brooks 2014), im vorliegenden Fall v. a. das Thema der Fahrzeugdiebstähle und dabei oft vorkommenden Raubmorde, die Konfrontation der Fahrer mit negativen Bewertungen ihrer Dienstleistung durch Politik und Öffentlichkeit sowie auch das Thema der verbreiteten Alltagskorruption. Darüber hinaus sind Verarbeitung und Repräsentation dieser und anderer Themen in den öffentlichen Darstellungen des Forschers (Publikationen, Vorträge) ein weiterer Punkt (z. B. Knapp 2014). In einer Verbreitung und Nutzung der Ergebnisse liegt schließlich immer auch die Gefahr, bestimmte Dichotomien und Ungleichheiten (unbewusst) zu reproduzieren. Auch hierbei stellen sich – wie in anderen Abschnitten des Forschungsprozesses auch – Fragen nach den Machtrelationen und der Machtausübung, die wiederum auch mit der Auswahl der Gesprächspartner und ihren Redeanteilen verknüpft ist (d. h. Wer kommt wann und wie zu Wort? Wer spricht für wen? Wessen Äußerungen kommen zur Geltung und wessen Aussagen bleiben unberücksichtigt?).⁶³

⁶³ Über die Positionalität des Forschers hinaus ist natürlich auch die Stellung der weiteren am Forschungsprozess beteiligten Akteure zu berücksichtigen. Denn die Positionalität des Forschers wird schließlich nur über die Relationen zu diesen anderen Akteuren bedeutsam, die als Interviewte oder Vermittler zur Wissensgenerierung beitragen. Auch diese haben sehr unterschiedliche soziale Positionen inne, verfügen über spezifische Habitus und haben dadurch auch unterschiedliche Voraussetzungen der Beteiligung. Diese Akteure umfassen zum einen Personen mit höherer beruflicher und gesellschaftlicher Stellung (u. a. Regierungsbeamte, Universitätsprofessoren), die über akademische Bildungsabschlüsse verfügen und sich in fließendem Englisch verständigen können. Zum anderen handelt es sich um meist prekär beschäftigte und von sozialer Unsicherheit betroffene Transportarbeiter mit meist geringem Bildungsstand und keinen oder nur geringen englischen Sprachkenntnissen (wobei auch hier soziale und ökonomische Differenzen zu berücksichtigen sind).

Strategien zum Umgang mit Positionalität und Forschungsethik

Mithilfe bestimmter Forschungsstrategien wurde in der vorliegenden Studie die Absicht verfolgt, die durch die eigene Positionalität hervorgerufenen Verzerrungen (von Erhebungen, Dateninterpretation etc.) abzufedern und damit eine stärkere Validität der Ergebnisse zu erzielen. Diese Strategien umfassten (1) die Anwendung der Prinzipien der Grounded Theory (Corbin & Strauss 2015), die Triangulation von verschiedenen (2) Daten und Informationsquellen, (3) Erhebungsmethoden und (4) theoretischen Analysekonzepten und schließlich (5) die Ko-Produktion von Wissen (vgl. Denzin 1978; Etzold 2013, 101ff.; Lamnek & Krell 2016, 155ff.)⁶⁴:

Zu (1): Die Grounded Theory ermöglichte es in diesem Zusammenhang, das Einbringen des eigenen Vorwissens mit einer offenen und explorativen Herangehensweise zu kombinieren, welche den Fortgang der Erhebungen und die Fallauswahl stets am gegenwärtigen Stand der Zwischenergebnisse festmachte.

Zu (2): Im Forschungsprozess wurden Daten und empirische Materialien zusammengeführt, welche zu unterschiedlichen Zeitpunkten und in diversen Kontexten erhoben wurden und aus unterschiedlichen Quellen stammten (behördliche Dokumente, Beobachtung von Alltagssituationen, Anbietern der Dienstleistung, Vertretern von Behörden etc.).

Zu (3): Um Schwächen oder ‚blinde Flecken‘ einzelner Forschungsmethoden auszugleichen und Erhebungen in diversen Situationen und unter verschiedenen Bedingungen durchführen zu können, wurden unterschiedliche qualitative Methoden eingesetzt. Qualitative Methoden haben im Kontext der Forschung im Globalen Süden zudem einen weiteren Vorteil:

„Qualitative Verfahren der Datenproduktion und Dateninterpretation sind besonders geeignet für die Erforschung fremdkultureller [sic!] Phänomene, weil sie darauf verzichten, eine *ex ante* Strukturierung des Falles vorzunehmen und weil sie, wenn auch mit unterschiedlichem Erfolg, Vorkehrungen für die Eindämmung eines immer drohenden Ethnozentrismus einbauen“ (Cappai 2008, 21; Hervorh. i. O.).

Zu (4): Die Zusammenführung verschiedener theoretischer Ansätze und Konzepte diene dazu, verschiedene Interpretationsmöglichkeiten zu eröffnen und mit diesen die unterschiedlichen Facetten des komplexen Untersuchungsgegenstandes zu beleuchten und Zusammenhänge aufzudecken.

Zu (5): Im Forschungsprozess wurde zudem versucht, die subjektive Betrachtungsweise des Forschers mit Blick auf den Untersuchungszusammenhang zu erweitern. Dazu diene die enge

⁶⁴ Lamnek und Krell halten hierzu fest: „Verschiedene Zugriffsweisen bringen unterschiedliche Ergebnisse hervor, die sowohl mit Stärken als auch Mängeln behaftet sind. Triangulation dient dazu, die jeweiligen Mängel der einen Zugriffsweise durch Stärken der anderen auszugleichen. Durch die Anwendung der verschiedenen Zugriffsweisen schält sich ein relativ stabiler, annähernd objektiver bzw. intersubjektiv gültiger Kern an Befunden bezüglich eines bestimmten Phänomens heraus“ (2016, 155).

Zusammenarbeit mit dem Feldassistenten/Übersetzer, mit dem Erhebungssituationen und thematische Inhalte im Vorfeld der Einzelerhebungen und im Anschluss daran diskutiert wurden. Außerdem stand diesem in allen Interviews die Möglichkeit offen, eigene Fragen/Äußerungen einzubringen. In diese Ko-Produktion von Wissen wurden soweit wie möglich auch die Interviewpartner einbezogen (u. a. durch die Möglichkeit im Interview frei Themen anzusprechen, Nachfragen zu stellen, Meinungen zu äußern). Nach Möglichkeit wurde zudem mit partizipativen Methoden gearbeitet (Gruppendiskussionen, Zeitlinien), um die Teilnehmer der Forschungsarbeit möglichst aktiv einbinden zu können und ihnen Freiräume zum Einbringen eigener thematischer Schwerpunkte zu verschaffen (vgl. Mikkelsen 2005; Swantz 2016). Dieser letzte Aspekt ist auch mit der Frage nach den ethischen Aspekten des Forschungsprojektes sowie der Frage nach dem ‚Giving Back‘ verbunden (vgl. Staddon 2014).

Die Ansprache der Teilnehmer erfolgte auf Seite der Behörden über eine Zuweisung von Gesprächspartnern, nachdem das eigene Forschungsanliegen den Verantwortlichen des jeweiligen Bereichs dargelegt worden war. Bei den Motorrad-Taxi-Fahrern erfolgte die Ansprache direkt, wenn es sich um Einzelfahrer handelte. Bei Fahrern aus Fahrervereinigungen wurde immer zuerst der jeweilige Vorsitzende angesprochen und informiert. Die Teilnahme der einzelnen Gesprächspartner erfolgte stets freiwillig, nachdem diesen das Projekt und das Vorgehen erläutert worden war. Da die Gespräche in den allermeisten Fällen nicht direkt stattfanden, sondern jeweils Termine und Treffpunkte vereinbart wurden, hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, in Ruhe über ihre Partizipation zu entscheiden. Im Vorfeld der Interviews und Gruppendiskussionen wurde den Fahrern Anonymität zugesichert und erläutert, wie die von ihnen geteilten Informationen verarbeitet werden würden.

Die möglichst aktive Einbindung der Teilnehmer (v. a. der Motorrad-Taxi-Fahrer) sollte einen Perspektivwechsel herbeiführen, der die Interviewpartner nicht als Forschungsobjekte betrachtet, sondern sie zu Partnern im Forschungsprozess macht. Diese Ko-Produktion von Wissen war u. a. angesichts einer nie vollständig zu überwindenden sozialen Distanz zwischen Forscher und Motorrad-Taxi-Fahrern, den sprachlichen Barrieren und auch der wissenschaftlichen Natur des Projektes zwar nur bis zu einem gewissen Grad möglich. Allerdings wurden die Gespräche, die im Nachgang zu den Interviews geführt wurden, dazu genutzt, um die bereits im vorangegangenen Forschungsprozess gewonnenen Einblicke zu unterschiedlichen Aspekten mit den Fahrern zu teilen und dabei oft neue, wichtige Informationen weiterzugeben (z. B. hinsichtlich behördlicher Regulierungsmaßnahmen).

Die drei Gruppendiskussionen mit Vertretern primärer Fahrervereinigungen ermöglichten es den Fahrern darüber hinaus Entwicklungsprozesse ihrer jeweiligen Organisation nachzuzeichnen und diese sowie aktuelle Herausforderungen ihrer Arbeit im Austausch mit dem Forscher und dem Feldassistenten zu reflektieren. In größerem Umfang war dies im Rahmen des dreitägigen Workshops an der UDSM im März 2018 möglich. Das in diesem Zusammenhang erfolgte Zusammenbringen von Fahrern und Vorsitzenden verschiedener primärer und übergeordneter

Fahrervereinigungen mit ausgewählten Behördenvertretern ermöglichte zudem das gegenseitige Kennenlernen und Vernetzen einiger Feldakteure. Die Anwesenheit von Mitgliedern der Verkehrspolizei und Vertretern anderer Behörden erlaubte es den Fahrern außerdem, in einen Dialog mit diesen zu treten und über alltägliche Schwierigkeiten ihrer Arbeit zu diskutieren – in Gruppenarbeiten waren diese Aspekte zuvor systematisch mit den Fahrern erarbeitet worden.

Eine weitere Maßnahme (die auch mit Schwierigkeiten behaftet sein kann, vgl. Staddon 2014), war schließlich die finanzielle Kompensation der am Projekt beteiligten Interviewpartner, die sich allerdings auf die Motorrad-Taxi-Fahrer beschränkte. Hintergrund war hierbei, dass die Fahrer während ihrer üblichen Arbeitszeit befragt wurden und somit in dieser Zeit keine Einnahmen erzielen konnten. Den Fahrern wurde daher eine auf die jeweilige Erhebungssituation beschränkte Aufwandsentschädigung gezahlt, die so ausgelegt war, dass sie den Ausfall von Einnahmen kompensieren konnte.⁶⁵

4.3 Der lokale Kontext: Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dar es Salaam als Ausgangsbedingung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung

Die Analyse des Motorrad-Taxi-Feldes erfordert zunächst eine Einbettung in den lokalen Zusammenhang der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Wie in Kapitel 2 thematisiert, können diese Dynamiken auch im hier analysierten Kontext als eng miteinander verwoben betrachtet werden. Die demographische und räumliche Entwicklung Dar es Salaams bringt einerseits verschiedene Mobilitätsbedarfe mit sich, die mithilfe verschiedener privater und öffentlicher Mobilitätsformen adressiert werden, dennoch aber zu großen Teilen unbefriedigt bleiben. Die Verkehrsentwicklung äußert sich andererseits in räumlicher Hinsicht, indem sie z. B. bestimmte Siedlungsentwicklungen stimuliert oder Verkehrsstaus und andere (auch räumliche) Effekte nach sich zieht. Neben verschiedenen politischen und ökonomischen Faktoren (s. Kap. 2 u. Kap. 4.4) kann das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung als Resultat dieser Prozesse verstanden werden. Im Folgenden wird zunächst das Entstehen von Mobilitätsbedarfen im Kontext der Stadtentwicklung und -planung betrachtet (Kap. 4.3.1). Daran schließt sich eine Auseinandersetzung mit den bestehenden Mobilitätsformen, Angebotsbedingungen des ÖPNV und der staatlichen Steuerung der Verkehrsentwicklung an (Kap. 4.3.2).

⁶⁵ Außerdem wurde die Zusammenarbeit mit einigen Fahrern und Fahrervereinigungen über die Erhebungen und das Projekt hinaus aufrechterhalten. Diese waren Partner in einer vom DLR-Institut für Verkehrsforschung Berlin und dem Autor durchgeführten Machbarkeitsstudie zur Implementierung von Elektromobilität in Tansania. In engem Austausch mit den Fahrern wurde dabei erarbeitet, ob und inwieweit eine Elektrifizierung von Motorrad-Taxis zu nachhaltiger Mobilität in sozialer, ökonomischer und ökologischer Hinsicht beitragen kann.

4.3.1 Mobilität im Kontext der Stadtentwicklung

Um sich dem Kontext der Stadtentwicklung zu nähern, werden im Folgenden Hintergründe und zentrale Aspekte der räumlichen Entwicklung Dar es Salaams skizziert. Die Betrachtung dieser Aspekte dient als Grundlage für eine Einordnung der gegenwärtigen Bedingungen, Dynamiken und Herausforderungen der städtischen Mobilität. Zunächst erfolgt dazu ein grober Abriss der kolonialen und postkolonialen Stadtplanung und der jüngeren Stadt- und Verkehrsentwicklung. Das zweite Unterkapitel betrachtet das Entstehen von Mobilitätsbedarfen als Folge der zuvor beschriebenen Urbanisierungsprozesse.

4.3.1.1 Städtisches Wachstum, Masterpläne und Entwicklungsstrategien

Dar es Salaam hat sich seit der Gründung in den 1860er Jahren durch Sultan Majid von Sansibar zur gegenwärtig größten Stadt und zum ökonomischen, politischen und kulturellen Zentrum Tansanias entwickelt. Zugleich ist die Stadt ein wichtiger überregionaler Verkehrsknotenpunkt im ostafrikanischen Raum (Burra 2004, 143). Als der damalige arabische Herrscher um das Jahr 1865 die ersten Bauten errichten ließ, um mit der Schaffung eines neuen Handelszentrums ein politisches und ökonomisches Gegengewicht zur damals dominierenden Küstenstadt Bagamoyo mit ihren einflussreichen indischen Händlern zu schaffen, war der von ihm gewählte Küstenstreifen dünn besiedelt. Er diente den ethnischen Gruppen der Shomvi und Zaramo als Siedlungsgebiet. Diese waren allerdings nicht in den sich ausdehnenden Fernhandel involviert, zu dessen Zentrum Sultan Majid die neu gegründete Küstenstadt machen wollte (Brennan & Burton 2007, 14ff.).

Koloniale Stadtentwicklung

Da Sultan Majid bereits 1870 verstarb und sich sein Amtsnachfolger Sultan Barghash wieder stärker auf die Förderung Bagamoyos konzentrierte, stagnierte die Weiterentwicklung Dar es Salaams für einige Jahre bis schließlich die *Deutsche Ostafrikanische Gesellschaft* (DOAG) 1885 das Handelsrecht für die Stadt vom Sultan erwarb (Brennan & Burton 2007, 14ff.). Zuvor hatte die DOAG bereits einige Gebiete des heutigen Tansanias durch ‚Landkäufe‘ von den Anführern verschiedener ethnischer Gruppen erworben. Diesen war versprochen worden, sie unter den Schutz des Deutschen Reiches zu stellen. Weitere Gebiete kamen in der Folgezeit hinzu und nach dem Tod von Sultan Barghash konnte mit dessen Nachfolger ein weiteres Abkommen geschlossen werden, das die Besetzung der Küste erlaubte. Die DOAG kontrollierte die durch sie erworbenen Gebiete bis das Deutsche Reich im Jahr 1891 die administrative Verwaltung der Kolonie übernahm. In demselben Jahr, in dem auch der Helgoland-Sansibar-Vertrag mit dem britischen Imperium ausgehandelt wurde, welcher die Interessen und Einflussgebiete beider Mächte in der Region regelte – verlagerte die neue Kolonialverwaltung ihren Sitz von Bagamoyo nach Dar es Salaam. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Stadt etwa 5.000 Einwohner, wuchs aber bis zum Jahr 1900 auf ca. 20.000 Einwohner an. Dieses Stadtwachstum wurde

zunächst weniger durch Handel vorangetrieben als vielmehr durch staatliche Investitionen in den Ausbau der Administration sowie militärische Absicherung. Von den kolonialen Besatzern wurden erste stadtplanerische Maßnahmen durchgeführt, indem im Frühjahr 1891 eine erste Bauordnung formuliert wurde.⁶⁶ Diese beinhaltete eine auf rassistischen Kriterien beruhende Einteilung des damaligen Stadtgebiets in drei segregierte Siedlungsgebiete zur Verhinderung der Vermischung von europäischen, indischen und afrikanischen Bewohnern (Brennan & Burton 2007, 19ff. u. 26; Coquéry-Vidrovitch 2012, 279; Kohlert 2005, 34ff. u. 57; Raimbault 2006, 31). Daneben beabsichtigte die deutsche Verwaltung mithilfe stadtplanerischer Kontrolle infrastrukturelle Maßnahmen zu ermöglichen, d. h. v. a. Wasserversorgung und Wasserentsorgung einzurichten und Straßenbau durchzuführen. Trotz der Steuerungsversuche waren bereits kurz nach der Jahrhundertwende erste Anzeichen für eine Land-Stadt-Migration sowie ein zunehmend unkontrolliertes Stadtwachstum erkennbar (Kohlert 2005, 71f.).

Nach britischer Machtübernahme am Ende des ersten Weltkrieges wurde der von den Deutschen geschriebene Zonenplan fertiggestellt und dabei das Prinzip der Segregation beibehalten: “Avoiding the terms ‘African’, ‘Asian’, and ‘European’ housing, residential quarters were described as high-, medium-, and low-density residential areas. The physical layout reflected social distances” (Coquéry-Vidrovitch 2012, 280). Neben dieser *Township Ordinance* von 1920 wurde im Jahr 1923 die *Land Ordinance* eingeführt, die zusätzlich zur erwähnten Einteilung der Stadt in segregierte Wohngebiete den Zugang zu Grundstücken für die wachsende Bevölkerung regeln sollte: Die Verordnung verwandelte alles Land, das zu jenem Zeitpunkt nicht in Privatbesitz war, in öffentliches Land, das fortan von der kolonialen Verwaltung gepachtet werden konnte, indem ein *Right of Occupancy* für einen Zeitraum von maximal 99 Jahren erworben wurde. Rund 80% des Stadtgebiets fielen darunter (Kironde 1994, 160ff.; Kohlert 2005, 75). Unter der Land Ordinance war es jedoch nur Nicht-Afrikanern möglich Land zu erwerben, während den afrikanischen Bewohnern von der Kolonialverwaltung nach deren Ermessen Land zugeteilt wurde. Traditionelles Gewohnheitsrecht und darunter stattfindende Landtransfers wurden nicht berücksichtigt und damit formell ausgeschlossen. Ausgeschlossen war damit auch die freie Wahl im Zugang zu städtischen Grundstücken; und auch dies implizierte eine Fortführung der Segregationspolitik und benachteiligte die einheimische Bevölkerung in ihrem Zugang zu ökonomischen Möglichkeiten (Kironde 1994, 165ff.). Mit anderen Worten wurde hier die Politik der deutschen Kolonialmacht fortgeführt: “It was a land grabbing act, garbed in benevolence to Africans. It gave near absolute powers to the colonial state over the tenure, use, and development of land” (Kironde 1994, 167).

Bereits zu diesem Zeitpunkt hatte die staatliche Kontrolle jedoch ihre Grenzen: Einerseits dadurch, dass die Land Ordinance die Frage nach der (Binnen-)Migration der einheimischen Bevölkerung nicht berücksichtigte; andererseits dadurch, dass die unter der Township

⁶⁶ Die Literatur ist sich über den genauen Zeitpunkt nicht einig: Coquéry-Vidrovitch (2012, 279f.) datiert die Schaffung einer Bauordnung durch die Kolonialverwaltung erst auf das Jahr 1912; Lupala (2002, 41) nennt das Jahr 1914.

Ordinance formulierten *Township Rules* nicht für die rand- und außerstädtischen Gebiete galten, wo, befeuert durch steigenden Bedarf, nach und nach informelle Wohngebiete entstanden. Diese Siedlungsprozesse wurden von der kolonialen Stadtplanung weitgehend ignoriert, obwohl sie diese gewissermaßen selbst stimuliert hatte (Brennan & Burton 2007, 32; Kironde 1994, 166; Polomack 2006, 132). Die Attraktivität der Stadt nahm während des Zweiten Weltkriegs stark zu, da mehr Arbeitsmöglichkeiten entstanden – sowohl im formellen wie auch im informellen Bereich – und zugleich zu wenige Arbeitskräfte zur Verfügung standen, was dazu führte, dass die Land-Stadt-Migration noch einmal deutlich zunahm. Innerhalb kürzester Zeit stieg die Bevölkerung von Dar es Salaam von offiziell rund 25.000 Einwohnern im Jahr 1939 auf etwa 60.000 im Jahr 1945 an. Im Jahr 1949 waren es dann bereits knapp 70.000 Einwohner. Weil nicht genügend Wohnraum zur Verfügung stand und auch die öffentliche Bereitstellung grundlegender Versorgungs- und Straßeninfrastruktur nicht mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten konnte, beschloss die britische Mandatsverwaltung die Erstellung eines ersten umfangreichen Stadtentwicklungsplans (Brennan & Burton 2007, 38f.; Kironde 1994, 225; Lupala 2002, 44).

Masterplan von 1949

Der daraus hervorgehende erste Masterplan für Dar es Salaam war stark durch die Charta von Athen und das Prinzip der funktional differenzierten Stadt beeinflusst, die Arbeiten und Wohnen trennte und damit den traditionellen Lebensweisen der einheimischen Bevölkerung widersprach. Der Masterplan sah unterschiedliche und unverbundene Funktionszonen vor, während die Wohngebiete je nach *angenommenen* Bedürfnissen der dort wohnenden sozialen Schichten entworfen wurden. Auch die funktionale Trennung bedeutete eine Fortführung der Segregationspolitik, und brachte zudem eine Verlängerung der Arbeitswege bei zugleich nicht ausreichend entwickelter Verkehrsinfrastruktur mit sich (vgl. Armstrong 1987, 136; Kohlert 2005, 82).

Der Masterplan von 1949 beinhaltete neben der Beibehaltung der drei Siedlungszonen mit niedriger, mittlerer und hoher Wohndichte – welche für die europäische, asiatische und afrikanische Bevölkerung vorgesehen waren – außerdem weitere Funktionszonen für Verwaltung, Handel, Industrie, Hafennutzung, sowie Freiflächen. Die Planung Letzterer resultierte aus dem Aufgreifen der Ideale der Gartenstadtbewegung durch den Verfasser des Plans, den britischen Berater Harry Ford. Weil hierfür, wie auch für die Funktionstrennung im Allgemeinen, viel Raum beansprucht wurde, implizierten diese Elemente ein weiteres Flächenwachstum. Allerdings wurde der Plan nur zum Teil implementiert: Denn während der Plan im Wesentlichen bereits bestehende Realitäten aufgriff, wurden wesentliche Neuerungen, die der Plan bereitstellte, kaum berücksichtigt (Armstrong 1987, 134ff.; Kironde 1994, 257ff.; Lupala 2002, 44ff.).

Zwar kann der Plan als Wegbereiter für die spätere Erschließung von Land und die Erstellung einiger Wohnungsbauprojekte in den 1950er Jahren gesehen werden, u. a. in den ‚afrikanischen

Vierteln‘ mit hoher Wohndichte. Trotz dessen hatte der Plan insgesamt jedoch kaum einen direkten Einfluss auf die Veränderung der Landnutzungsstruktur der Stadt, führte das Prinzip der Orientierung an den Interessen der städtischen (europäischen) Elite fort und verhinderte ein effektives Auseinandersetzen mit den Dynamiken und Anforderungen der Bevölkerungsentwicklung (vgl. Armstrong 1987, 138; Kironde 1994, 261f.; Lupala 2002, 46; Polomack 2006, 140ff.). Die Jahrzehnte der kolonialen Stadtplanung bilanzierend lässt sich festhalten:

“The colonial experience of Dar es Salaam’s town planning is characterized by the combination of an inability to project population growth and a refusal to grant city status to the majority of applicants on the city’s threshold. Also, an arbitrary definition of reserved domains, a desire to control its forms and strict, administrative codification of the city’s uses by the creation of rigidly partitioned residential areas” (Polomack 2006, 134).

Postkoloniale Stadtentwicklung und der Masterplan von 1968

Wie im Folgenden gezeigt wird, zieht sich die hier angesprochene Problematik nahezu bis heute fort. Die Entwicklung des *zweiten Masterplans* für Dar es Salaam im Jahr 1968 folgte auf die neuen Erfordernisse, die aus der Unabhängigkeit des Landes im Jahr 1961, dem damit verbundenen Bedeutungsgewinn der Stadt sowie dem weiteren Flächen- und Bevölkerungswachstum entstanden waren – Dar es Salaam hatte zu diesem Zeitpunkt bereits etwa 430.000 Einwohner (Andreasen 2013, 10). Zu den wesentlichen Inhalten des Plans gehörten neben einer Beibehaltung der Freiflächen u. a.: das Aufbrechen der sozialen und rassistischen Segregationsprinzipien der vorherigen kolonialen Stadtplanung; das Ausgleichen der Disparitäten zwischen den Zonen mit niedrigen und hohen Bevölkerungsdichten durch Verdichtung bzw. Auflockerung; die sozialpolitische Strukturierung von Wohngebieten basierend auf einem Konzept von Nachbarschaften mit jeweils ca. 5.000 Einwohnern, fußläufig erreichbaren sozialen und ökonomischen Basiseinrichtungen (z. B. kleinen Geschäften, Märkten, Grundschulen), und der Einrichtung so genannter *Ten-Cell-Units*, d. h. Wohnraum-Cluster bestehend aus zehn Häusern/Wohneinheiten; sowie die Lockerung der Bauvorschriften zur Ermöglichung traditioneller Bauweisen. Andererseits beinhaltete der Plan eine drastische Herangehensweise im Umgang mit informellen Siedlungen, die im Sinne der damals gängigen *Slum Eradication*-Politik abgerissen wurden. Als zentrale Achsen der Stadterweiterung waren die Hauptstraßen Bagamoyo Road und Pugu Road (die heutige Nyerere Road) nach Westen sowie das östlich des Stadtzentrums gelegene Kigamboni vorgesehen – die de facto auch noch gegenwärtig diese Funktion erfüllen (vgl. Armstrong 1987, 138ff.; Kironde 1994, 353ff.; Kohlert 2005, 90f.; Lupala 2002, 47f.; Mosha 1995, 347; s. Karte 2).

Wie auch schon sein Vorgänger berücksichtigte allerdings auch der zweite Masterplan das zukünftige Wachstum der Stadt nur unzureichend. Darüber hinaus stand der Plan, dessen vollständige Realisierung umfangreiche, finanziell kaum mögliche Investitionen erfordert hätte, in starkem Kontrast zur damaligen Politik der Regierung von Julius Nyerere: Aufbauend

auf der *Arusha Declaration* von 1967 und der daraus abgeleiteten *Ujamaa*-Politik (eine Art ‚dörflicher Sozialismus‘) wurde in erster Linie die ländliche Entwicklung fokussiert (vgl. Armstrong 1987, 141; Kironde 1994, 355; Kohlert 2005, 43).

Masterplan von 1979

Zum Zeitpunkt der Arbeiten am *dritten Masterplan* von 1979 hatte Dar es Salaam offiziellen Statistiken zufolge bereits etwa 850.000 Einwohner (Andreasen 2013, 10). Der Plan ist im Grunde als eine Fortführung des zweiten Masterplans zu verstehen, der nicht nur auf grundlegende Veränderungen seit der Erstellung des Vorgängers reagierte, sondern auch auf die Tatsache, dass dieser nicht umfassend implementiert wurde. Der neue Masterplan behielt die bereits im Plan von 1968 vorgeschlagenen räumlichen Strukturen im Wesentlichen bei, reagierte aber auf den in der Zwischenzeit erfolgten Kurswechsel in der Wohnraumpolitik:

Nicht mehr das Abreißen und Umsiedeln von informellen Siedlungen (*Slum Clearance*) standen jetzt im Vordergrund, sondern vielmehr so genannte *Upgrading*-Maßnahmen in bestehenden Siedlungen sowie *Site & Service*-Projekte zur Bereitstellung von infrastrukturell erschlossenen Grundstücken und der Schaffung neuen Wohnraums (Lupala 2002, 49). Mit diesen stark vom Selbsthilfe-Ansatz geprägten Strategien wurden internationale Standards aufgegriffen, die sich zu der Zeit etablierten und v. a. von der Weltbank gefördert und finanziert wurden (Ehebrecht 2014, 44ff.). Wie auch schon im zweiten Masterplan wurde als weiteres Merkmal des Plans die noch im ersten Masterplan vorgesehene räumliche Trennung verschiedener städtischer Funktionen zurückgewiesen. Stattdessen sollten u. a. Gewerbe- bzw. Industriegebiete über das gesamte Stadtgebiet verteilt entstehen, um eine Nähe von Arbeitsplätzen und Wohngebieten sicherzustellen und damit Pendelwege zu minimieren (vgl. Kironde 1994, 358; Kohlert 2005, 91).

Auf Siedlungsebene schlug der Masterplan wie sein Vorgänger eine auf dem Nachbarschaftskonzept basierende Strukturierung vor, die bis heute ihre Gültigkeit hat. Danach wurden verschiedene räumliche Einheiten mit jeweils spezifischen Verwaltungsaufgaben definiert: Je vier Nachbarschaftseinheiten (heute: *Mtaa* oder *Subward*) wurden zu einer *Community* (heute: *Kata* oder *Ward*) zusammengefasst und jeweils mindestens zwei Communities zu einem *District* verbunden. Auf Grundstücksebene wurden verschiedene Größen für Grundstücke mit niedrigen, mittleren und hohen Bebauungsdichten vorgeschlagen. Die bereits erwähnten *Upgrading*-Programme, die in Zusammenhang mit dem Masterplan durchgeführt wurden, ermöglichten die Erschließung informell entstandener Wohngebiete in den zentrumsnahen Gebieten durch die Bereitstellung von technischer Infrastruktur und Straßen und damit auch einen besseren verkehrlichen Zugang. Außerdem erfolgten in diesen Gebieten weitere Verdichtungen durch Anbauten und die Nutzung von Baulücken. Was die Bevölkerungsentwicklung anging, enthielt der Plan – wie seine Vorgänger auch – keine konkreten Wachstumsprognosen; allerdings wurde Bevölkerungswachstum im neuen Plan in der Hinsicht berücksichtigt, dass drei

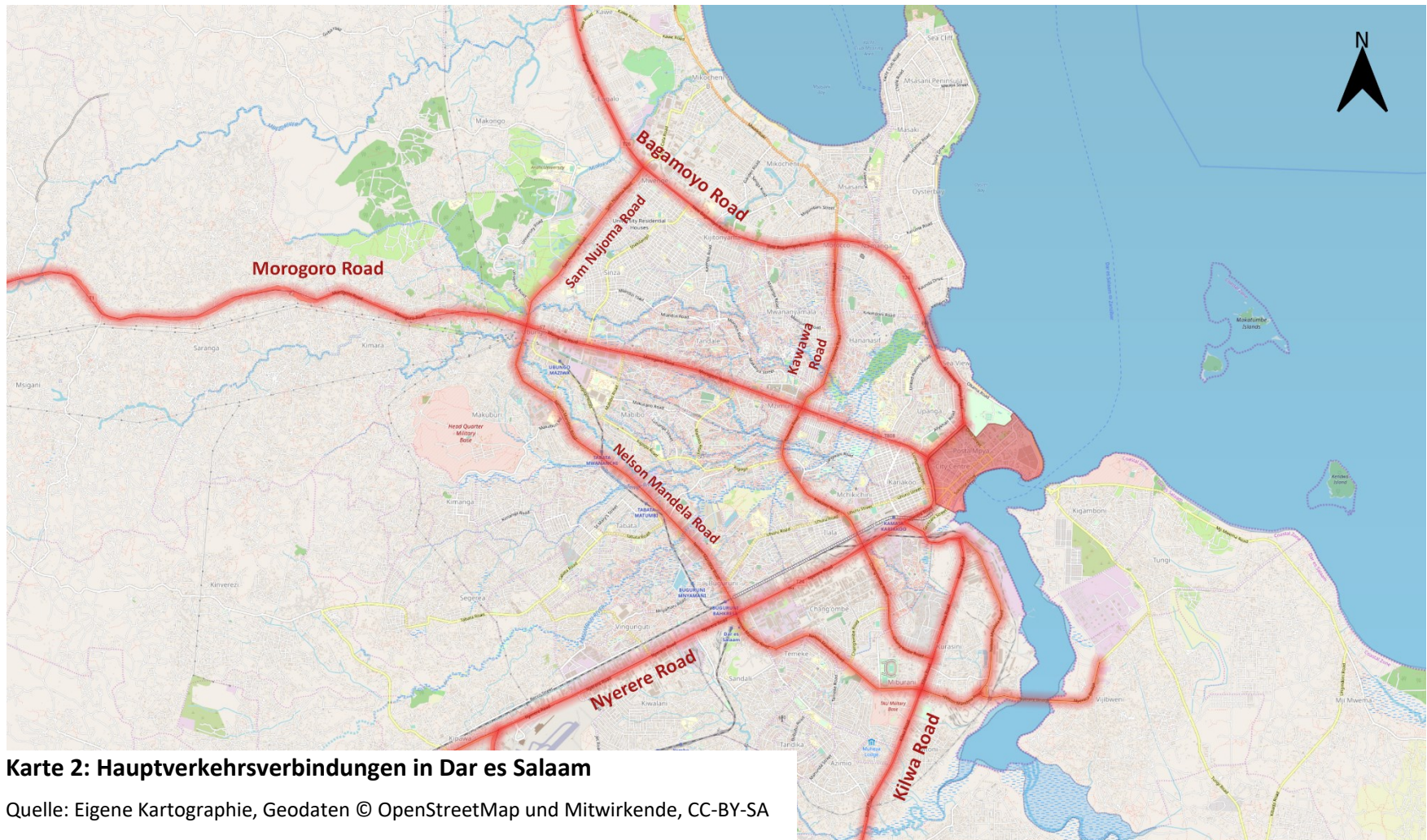
Entwicklungsstadien mit jeweils verschiedenen Bevölkerungszahlen definiert wurden, in denen jeweils bestimmte Gebiete der Stadt erschlossen und entwickelt werden sollten. Der Plan ging dabei von 1,2 Millionen zu versorgenden Einwohnern im ersten Entwicklungsstadium, 1,5 Millionen Einwohnern im zweiten und 2,4 Millionen Einwohnern im dritten Stadium aus – Letzteres sollte laut Plan im Jahr 2000 erreicht werden (vgl. Kironde 1994, 356ff.; Lupala 2002, 49ff.). Tatsächlich erreichte die Stadt im Jahr 2002 eine *offizielle* Einwohnerzahl von rund 2,5 Millionen (Andreasen 2013, 10).

Wie schon seine Vorgänger wurde auch der dritte Masterplan kritisiert: einerseits dafür, dass seine vollständige Umsetzung die finanziellen Kapazitäten der Stadtverwaltung im Kontext wirtschaftlicher Krisen noch weiter überlastet hätte; andererseits dafür, dass die tatsächlichen Entwicklungen in Hinblick auf die Schaffung bedarfsgerechter Siedlungen und Infrastrukturen und angesichts der Bevölkerungsentwicklung deutlich vom Plan abwichen. Als symptomatisch dafür kann die weitere Inwertsetzung zuvor unbesiedelter Flächen als ‚informelle‘ Siedlungsräume gelten – Flächen, für die im Plan Freiräume, industrielle oder sonstige öffentliche Nutzungen vorgesehen waren (Kironde 1994, 358). Zwar teilt auch Lupala (2002, 51) die Kritik an der nicht ausreichenden Berücksichtigung des Bevölkerungs- und Siedlungswachstums, allerdings hält er – den zweiten und dritten Masterplan reflektierend – fest:

“Although criticisms have been raised against both the 1968 and 1979 Master Plans on account that the objectives of these plans were largely not achieved, it is worthy noting that these plans gave rise to the type of planned land use development patterns observable in some areas of the city ... It is also notable that within the 1979 Master Plan, more comprehensive zoning and planning guidelines were developed, most of these are still useful todate (sic!). However, the proliferation of informal settlements has remained a puzzle as to which planning tools should be employed to effectively manage their emergence and growth.”

Urbane Mobilität im Kontext späterer Entwicklungsstrategien

Für die koloniale und die postkoloniale Stadtplanung, die auf dem Prinzip der Masterplanung aufbauten, lässt sich zusammenfassend festhalten, dass die daraus hervorgegangenen Pläne den tatsächlichen Entwicklungen der Stadt nicht gerecht werden konnten. Letztendlich waren sie v. a. auch an der technokratischen Herangehensweise gescheitert. Diese aus westlicher Tradition übernommene Planungskultur hielt sich in Dar es Salaam bzw. Tansania bis in die 1990er Jahre, als sie durch eine stärkere Fokussierung auf partizipative Ansätze im Rahmen des *Sustainable Dar es Salaam Projects* (SDP) abgelöst wurde (Halla 2007; UN-Habitat & UNEP 2004). Das SDP griff die aus der UN-Konferenz zu Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992 hervorgegangenen Impulse auf und beabsichtigte sowohl eine Abkehr vom planerischen



Zeichenerklärung	
	Indischer Ozean
	Stadtzentrum
	Hauptverkehrsverbindungen



© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

top-down-Ansatz, als auch einen Abschied vom Prinzip einer langfristigen und umfassenden gesamtstädtischen Planung. Stattdessen setzte das SDP auf eine partizipative und flexible planerische Herangehensweise, in der die Kooperation von diversen öffentlichen, zivilgesellschaftlichen und privaten Institutionen ermöglicht werden sollte. Diese widmeten sich der Erarbeitung strategischer Lösungen für identifizierte zentrale Handlungsfelder (vgl. Burra 2004; Halla 2007; Kohlert 2005; Nnkya 1999; UN-Habitat & UNEP 2004). In Hinblick auf die städtische Verkehrsentwicklung beinhaltete dies die Berücksichtigung der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und die Identifizierung von Flächen zur Schaffung mehrstöckiger Parkhäuser, Vorschläge für ein effizienteres Verkehrsmanagement (u. a. gebührenpflichtiges Parken), den Bau eines zentralen Busterminals außerhalb des Stadtzentrums und Vorschläge zur Förderung des öffentlichen sowie des nicht-motorisierten Verkehrs (UN-Habitat & UNEP 2004, 16).

Das 1999 aus dem SDP hervorgegangene und auf zwanzig Jahre angelegte *Strategic Urban Development Planning Framework* (SUDPF) umfasste verschiedene konkrete Projektideen für die Bewältigung der zuvor identifizierten Herausforderungen. Die Vorschläge beinhalteten u. a. Erschließungs- und Aufwertungsmaßnahmen in neu entstehenden sowie konsolidierten ungeplanten Siedlungen, eine effiziente Abfall- und Abwasserentsorgung, Kontrolle und Unterstützung informeller Arbeit, Kontrolle städtischer Landwirtschaft, das Management so genannter *Hazard Lands* (v. a. Überschwemmungsgebiete der Regenzeiten) sowie auch Maßnahmen der Verkehrsplanung und Schadstoffreduzierung. Für das Angehen dieser Handlungsfelder wurden mehrere Schwerpunktphasen festgelegt, die bis zum Jahr 2019 bearbeitet werden sollten (Burra 2004; Sliuzas 2004, 92ff.).

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung zielte der SUDPF-Prozess auf die Einbindung lokaler Ressourcen auf Siedlungsebene und die Einbindung der jeweiligen Bewohner in die Planung und Implementierung infrastruktureller Aufwertungsmaßnahmen ab, die in späteren Programmen und Projekten realisiert wurden (Ricci 2016, 119f.). Zu nennen ist hier v. a. das Community Infrastructure Upgrading Programme (CIUP), das zwischen 2004 und 2012 durchgeführt wurde und u. a. verkehrliche Erschließungsmaßnahmen durch den Bau von lokalen Straßen und Fußwegen beinhaltete (Ehebrecht 2014, 55f.; s. Abb. 8).

Auch die im Jahr 2000 formulierte *Human Settlements Development Policy* ist in Zusammenhang mit der veränderten Planungskultur und dem SUDPF zu betrachten (Ricci 2016, 119). Diese Policy stellt den wichtigen Zusammenhang von Siedlungsentwicklung und Verfügbarkeit städtischer Mobilitätsoptionen her und hebt die Notwendigkeit eines effizienten Verkehrssystems hervor, das kurze Pendlerwege ermöglicht, damit insbesondere für die untersten Einkommensgruppen Kosteneinsparungen bedeutet und somit Gelder für andere (soziale oder ökonomische) Aktivitäten freisetzt (United Republic of Tanzania 2000, 47). Der SUDPF selbst beinhaltete im Bereich der Entwicklung des Verkehrssystems eine Reihe von konkreten Projekten, die schrittweise umgesetzt werden sollten. Darunter fallen im Bereich des

Straßenverkehrs u. a. das Ausweisen von Taxiständen, der Bau des Busterminals für Fernbusse im Unterbezirk Ubungo⁶⁷, verstärkte Instandhaltungsarbeiten bestehender Straßen und der Bau zusätzlicher Verbindungsstraßen innerhalb des Stadtgebiets (Halla 2007, 136).⁶⁸



Abb. 8: Informelle Siedlung im Vorfeld der Infrastrukturmaßnahmen des CIUP

Quelle: Eigene Aufnahme (2009)

Im Rahmen des SUDPF wurden somit einige wichtige Projekte und Governance-Prozesse initiiert. Aufgrund zahlreicher Faktoren – u. a. finanzieller Art – konnten die Projekte des SUDPF in Dar es Salaam zwar weitgehend, jedoch nicht vollständig umgesetzt werden. Zudem konnten die grundlegenden Herausforderungen des städtischen Wachstums auch unter dieser neuen Herangehensweise bislang nicht überwunden werden (vgl. Halla 2007, 135ff.). Dies ist vermutlich ein wesentlicher Grund dafür, dass etwa seit Mitte der 2000er Jahre wieder eine Re-Orientierung am Prinzip der Masterplanung stattfindet, die im Wesentlichen vom nationalen *Ministry of Lands, Housing and Human Settlements* vorangetrieben wird. In diesem Zusammenhang wurde die *Japan International Cooperation Agency* (JICA) mit der Erarbeitung eines Masterplans beauftragt, in dem – anders als in früheren Masterplänen – der Aspekt der Verkehrsentwicklung einen Schwerpunkt bildet (JICA 2008a). Der bis 2030 angelegte Plan soll die Implementierung verschiedener großer Verkehrsprojekte in Dar es Salaam ermöglichen (Dar es Salaam City Council et al. 2010, 8).

⁶⁷ Nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Stadtbezirk, dessen Bestandteil er ist.

⁶⁸ Die mit dem Ausbau von Straßen verbundene Problematik des induzierten Verkehrs (s. Kap. 2.1) kann an dieser Stelle nicht diskutiert werden.

Obwohl die Potenziale des SUDPF nicht ausgeschöpft worden sind (vgl. Halla 2007) und die Effekte des neuen und bisher noch nicht vollständig ausgearbeiteten Masterplans erst noch abzuwarten sind, lässt sich als Kernproblem aller bisherigen Pläne und Strategien festhalten, dass keine/r davon bisher die mit dem starken Wachstum der Stadt verbundenen Erfordernisse sowie die Bedürfnisse der wachsenden Bevölkerung adäquat adressieren konnte. Im Zusammenspiel mit anderen ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen ist eine Konsequenz davon, dass nach wie vor ein Großteil der Stadtbewohner – schätzungsweise rund 70 bis 80% – in informellen Siedlungen lebt und ein größtenteils unkoordiniertes Siedlungswachstum in die Fläche erfolgt (vgl. Burra 2004; Hill et al. 2014; UN-Habitat 2010, 13).

Neben verschiedenen sozialen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen (z. B. Bereitstellung sozialer Dienstleistungen, Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen, Abfall- und Abwasserentsorgung) hat dies insbesondere auch Konsequenzen für die lokalen Mobilitätsbedarfe und -bedingungen in Dar es Salaam. In dieser Hinsicht ist u. a. nach dem Charakter der (steigenden und sich wandelnden) Nachfrage nach Mobilitätsoptionen, Erreichbarkeiten und Zugänglichkeiten in wachsenden peri-urbanen, aber auch innerstädtischen Gebieten sowie der grundsätzlichen Verfügbarkeit von technischen Verkehrsinfrastrukturen zu fragen. Diese zentralen Aspekte werden im Folgenden thematisiert.

4.3.1.2 Mobilitätsbedarfe als Folge von Urbanisierungsprozessen

Wie bereits oben gezeigt wurde, hat das Bevölkerungswachstum in Dar es Salaam eine starke Dynamik. Im Jahr 2012 lebten laut Zensus rund 4,35 Millionen Menschen in Dar es Salaam, was annähernd einer Verdopplung der Einwohnerzahl in gut einer Dekade entspricht (Andreasen 2013, 10).⁶⁹ Das Bevölkerungswachstum der Stadt spiegelt sich in räumlicher Hinsicht vor allem in einem starken Wachstum der peri-urbanen Gebiete wider. Diese Prozesse hatten bereits bis zum Jahr 2000 dazu geführt, dass Dar es Salaam eine Ausdehnung von etwa 35 km in nord-südliche Richtung sowie von ca. 30 km in ost-westliche Richtung hatte (Briggs & Mwamfupe 2000, 802). Während sich das Bevölkerungswachstum selbst vor allem – aber nicht ausschließlich – durch eine fortwährende Land-Stadt-Migration erklären lässt (vgl. Andreasen 2013, 9ff.; Owens 2010, 253ff.), sind für die Konzentration des Wachstums im peri-urbanen Raum mehrere Faktoren verantwortlich.

Faktoren (peri-)urbaner Entwicklung

Einen wesentlichen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung hat zudem die Tatsache, dass im Stadtzentrum zentrale ökonomische, soziale und administrative Funktionen konzentriert sind und sich hier neben den größten Märkten im Hauptgeschäftsviertel Kariakoo u. a. auch das

⁶⁹ Zu bemerken ist, dass eine auffällige Diskrepanz zwischen der hier genannten Zahl von 4,35 Millionen Einwohnern für das Jahr 2012 und dem in Tabelle 1 zitierten Wert von 3,42 Millionen Einwohnern für das Jahr 2010 besteht.

landesweit größte staatliche Krankenhaus Muhimbili befindet. Auch industrielle Arbeitsplätze konzentrieren sich in zentraler Lage im Gebiet des Hafens, in südwestlicher Richtung nur etwa 4 km vom Stadtzentrum entfernt, aber auch entlang der Hauptausfallstraßen, v. a. der Bagamoyo Road und der Nyerere Road (vgl. Briggs & Mwamfupe 2000, 802ff.; Diaz Olvera et al. 2003, 288; Diaz Olvera & Pochet 2006, 262).

Aufgrund der daraus resultierenden Notwendigkeit zur Erreichbarkeit des Stadtzentrums hat sich die Siedlungsentwicklung in den 1980er Jahren vor allem entlang der Hauptausfallstraßen konzentriert, wo das Wachstum deutlich stärker ausfiel als in den Gebieten mit weniger gut ausgebauten Straßen.⁷⁰ Ein weiterer Grund für die räumliche Ausdehnung der Stadt war, dass im Kontext des Rückgangs von formellen Arbeitsplätzen in der Stadt – als Folge der ökonomischen Krisen und der in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre eingeführten Strukturanpassungsprogramme – viele einkommensstärkere Stadtbewohner Grundstücke am Stadtrand kauften, um dort Landwirtschaft betreiben und sich selbst versorgen zu können. Diese (subsistenzwirtschaftliche) Eigenproduktion landwirtschaftlicher Produkte war bereits in der Hochphase der Ujamaa-Politik eine teilweise von der nationalen Regierung für die Bevölkerung empfohlene Strategie der Überlebenssicherung, mit der auf den Rückgang der landwirtschaftlichen Gesamtproduktion in Tansania reagiert worden war. In diesem Zusammenhang war auch die Kultivierung von bislang ungenutzten innerstädtischen und randstädtischen Freiflächen angeregt worden. Zum einen bedeuteten diese sozioökonomischen Aktivitäten eine Diversifizierung von Lebenssicherungsstrategien (vgl. Briggs & Mwamfupe 2000, 802ff.; Owens 2010, 256f.). Zum anderen wurde dadurch die weitere räumliche Ausdehnung stimuliert.

In den 1990er Jahren verlief das Wachstum dann zunächst weniger linear entlang der Hauptausfallstraßen, sondern äußerte sich stärker in einer Verdichtung der in den vorherigen Wachstumsphasen zumeist informell erschlossenen Gebiete. Zu dieser Zeit wurde die peri-urbane Siedlungsentwicklung nicht, wie noch in den 1980er Jahren, v. a. durch ökonomische Krisen und Strategien der Überlebenssicherung stimuliert, sondern war verstärkt durch Investitionen in kommerzielle landwirtschaftliche Aktivitäten, Grundstückskäufe und Wohnraumentwicklung geprägt. Diese Investitionen sind ebenfalls im Kontext der Strukturanpassungsmaßnahmen und des Übergangs zu einer kapitalistisch ausgerichteten Wirtschaft zu verstehen: Das seit Anfang der 1990er Jahre einsetzende Wirtschaftswachstum führte zum Entstehen einer neuen politischen und wirtschaftlichen Elite, die sich gerade in Dar es Salaam konzentrierte (vgl. Briggs & Mwamfupe 2000, 802ff.; Owens 2010, 267f.).

Eine weitere Phase der räumlichen Ausdehnung fand nach der Jahrtausendwende statt, in der sich das Wachstum in den peripheren Kommunen der Stadt konzentrierte: Zwischen 2002 und 2012 fand 75% des Bevölkerungswachstums in Gemeinden statt, die 10 km und weiter vom

⁷⁰ Die topographischen Gegebenheiten der Stadt – ein ausgeprägtes Gewässersystem und der östlich der Stadt gelegene Indische Ozean – schränken die räumliche Ausdehnung ein.

Stadtzentrum entfernt liegen, während die näher am Stadtzentrum gelegenen Siedlungsgebiete vergleichsweise geringer wuchsen. Im nord-westlich gelegenen ehemaligen Stadtbezirk Kinondoni – Teil des Fallstudiengebiets der vorliegenden Arbeit – wuchsen vor allem diejenigen Gemeinden, welche 15 km und weiter vom Stadtzentrum entfernt liegen. Ihr Wachstum macht 23% des gesamten Bevölkerungswachstums der Stadt im genannten Zeitraum aus (Andreasen 2013, 9ff. u. 16f.).

Die Peri-Urbanisierung wird weiterhin dadurch befeuert, dass aufgrund der hohen Nachfrage die Bodenpreise insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen steigen (Hill et al. 2014, 167; Melbye et al. 2015). Ein Faktor dafür ist die Implementierung der ersten Phase eines Bus Rapid Transit-Systems, welches bereits die Hauptaussfallstraße Morogoro Road vom Stadtzentrum bis zum ca. 15 km entfernten Vorort Kimara bedient und dort zu einer besseren Erreichbarkeit beiträgt (s. unten). Die Folge dieses Prozesses ist, dass viele Stadtbewohner, die auf der Suche nach einem finanzierbaren Grundstück sind, immer weiter in die Peripherie oder tiefer in die sich zwischen den Hauptverkehrsachsen aufspannenden Gebiete ziehen müssen. Konkurrenz um den Zugang zu Grundstücken entsteht dabei auch durch höhere Einkommensgruppen, die sich ein eigenes Auto sowie größere Grundstücke in den noch weniger urbanisierten Gebieten am Stadtrand leisten können. Der damit einhergehende Urban Sprawl zieht allerdings Probleme der infrastrukturellen Versorgung mit sich (vgl. Andreasen & Møller-Jensen 2016; Hill et al. 2014, 167ff.).

Weitere Faktoren des randstädtischen Bevölkerungs- und Siedlungswachstums lassen sich am Beispiel von Erhebungen in vier verschiedenen Siedlungsgebieten im peri-urbanen Dar es Salaam aufzeigen (Ricci 2012). Neben der oben erwähnten Land-Stadt-Migration kann hier auch die innerstädtische Migration eine wichtige Rolle spielen (Andreasen & Agergaard 2016): Die Mehrheit der von Ricci in den vier Gebieten befragten Haushalte stammte aus demselben Distrikt und als Umzugsgrund gab die Hälfte der Befragten das Vorhandensein von Familiennetzwerken oder Arbeitsmöglichkeiten – zumeist landwirtschaftliche Aktivitäten und Handel – im jeweiligen Gebiet an. Zugleich bestehen enge Verflechtungen mit den innerstädtischen Räumen, welche soziale und andere Dienstleistungen bereitstellen. Dies zeigt sich darin, dass gut zwei Drittel der befragten Haushalte angaben, regelmäßig und wöchentlich in die Stadt zu fahren und im Übrigen die lokalen öffentlichen Busse dafür zu nutzen (Ricci 2012, 47). Auch Fallstudien in fünf weiteren peri-urbanen Siedlungen Dar es Salaams zeigten, dass das regelmäßige Pendeln in die innerstädtischen Gebiete ein zentraler Aspekt der Lebenssicherungsstrategien eines Großteils der Bewohner ist. Ökonomische Tätigkeiten wie auch die Inanspruchnahme von sozialen Dienstleistungen in verschiedenen räumlichen Kontexten führt dabei zu teils vielfältigen räumlichen Mobilitätsmustern (Andreasen & Møller-Jensen 2017).

Mobilitätsbedarfe

Damit ist ein weiterer zentraler Aspekt des Bevölkerungswachstums und der Ausdehnung und Verdichtung der Siedlungsgebiete angesprochen. Denn in diesem Zusammenhang lassen sich insgesamt steigende, räumlich disperse, sowie auch sich verändernde Mobilitätsbedarfe erahnen. Die Prozesse des sozialen Wandels und des Entstehens und Wachsens einer städtischen Mittelschicht werden beispielsweise von einer zunehmenden Individualmotorisierung begleitet, auch wenn die absolute Mehrheit der wachsenden Bevölkerung weiterhin abhängig von öffentlichen oder nicht-motorisierten Mobilitätsoptionen ist (vgl. Melbye et al. 2015; Mkalawa & Haixiao 2014; Mrema 2011). Trotz der oben angesprochenen Bedeutung des alltäglichen Mobilseins ist die Befriedigung der Mobilitätsbedarfe aufgrund verschiedener Faktoren oftmals eingeschränkt:

Wie beispielsweise Diaz Olvera et al. (2003, 295) ausgehend von der Auswertung verfügbarer – allerdings nicht stadtweit repräsentativer – Haushaltsstudien für die 1980er und 1990er Jahren festhalten, war die durchschnittliche Anzahl der mit öffentlichen bzw. motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege damals relativ gering ausgeprägt. Daraus schließen die Autoren für diesen vergangenen Zeitraum auf eine allgemein nur eingeschränkt vorhandene Zugänglichkeit zu (privaten und öffentlichen) Mobilitätsoptionen sowie eine Konzentration der alltäglich zurückgelegten Wege auf das jeweilige Wohngebiet. Dies begründen sie vor allem mit sozioökonomischen Bedingungen, denn oftmals müsse in Haushalten mit geringem Einkommen genau abgewogen werden, ob Geld für die Nutzung von (öffentlichen) Transportmitteln ausgegeben werden kann:

“Given that the monetary resources of the household are extremely limited, priority for the funding of daily travel usually goes to those members of the household who actually help to support it and to those who may also do so in the near future, such as students” (Diaz Olvera et al. 2003, 295).

Diese Einblicke deuten darauf hin, dass viele Bewohner nicht oder nur eingeschränkt mobil sein können, da die Kosten dafür oft nicht tragbar sind. Doch auch individuelle nicht-motorisierte Alternativen, wie das Zufußgehen und das Fahrradfahren, sind durch die oft großen Entfernungen sowie durch meist fehlende Bürgersteige und Fahrradwege eingeschränkt (Diaz Olvera & Pochet 2006, 263; SSATP 2002, 126). Bereits in den 1980er Jahren betrug die durchschnittliche Wegelänge, die Nutzer öffentlicher Mobilitätsangebote in Dar es Salaam zurücklegten, rund acht Kilometer (Maunder & Fouracre 1987, zit. nach Diaz Olvera & Pochet 2006, 263). Es ist anzunehmen, dass die täglich zurückgelegten Wege inzwischen noch deutlich höher ausfallen, wenn man das weitere Wachstum der Stadt und damit die wachsenden Distanzen zwischen Wohngebieten und städtischen Funktionen berücksichtigt (Andreasen & Møller-Jensen 2017; Diaz Olvera & Pochet 2006, 262f.; Melbye et al. 2015).

Die Kombination aus sozioökonomischen, raum- und siedlungsdynamischen sowie planerischen Faktoren führt dazu, dass der Zugang zu Mobilitätsoptionen und damit der Zugang zu alltäglichen Bedarfsgütern insbesondere für die untersten Einkommensgruppen, die in informellen Siedlungen leben, oft stark eingeschränkt ist. Verantwortlich dafür sind allerdings auch die nicht in jedem Fall ausreichend vorhandenen technischen sowie sozialen und ökonomischen Infrastrukturen in den jeweiligen Kommunen. Dazu zählen etwa die Wasserversorgung, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen sowie lokale Märkte. Um entsprechende Bedürfnisse zu befriedigen, müssen auch hier oftmals größere Distanzen zurückgelegt werden und höhere Preise bezahlt werden, was zu Exklusion führen kann (vgl. Andreasen & Møller-Jensen 2017; Diaz Olvera et al. 2003, 292). Aber nicht nur für die Bedürfnisbefriedigung, sondern auch in Hinblick auf die Einkommensgenerierung wirkt eingeschränkte Zugänglichkeit und Erreichbarkeit hemmend:

“Transportation difficulties reduce the number of accessible jobs even further, and also, for trips to and from work, longer travel times in public transport or the difficulty of walking large distances can reduce the productivity of workers, notably the poor” (Diaz Olvera et al. 2003, 296).

Die Verdichtung von Siedlungsgebieten führt zwar auch in den weiter außerhalb der Stadt gelegenen Gebieten nach und nach zu einer Ausweitung privat organisierter öffentlicher Mobilitätsangebote. Diese Erweiterung wird aber dadurch eingeschränkt, dass der zumeist informelle Charakter der Siedlungsentwicklung eine nachträgliche Erschließung der Gebiete – etwa durch Zugangsstraßen – erschwert und diese nur zu hohen Kosten erfolgen kann (vgl. Andreasen & Møller-Jensen 2016; Diaz Olvera et al. 2003, 290; Hill et al. 2014, 170). Neben den angedeuteten sozioökonomisch bedingten Restriktionen hinsichtlich der Zugänglichkeit zu Mobilitätsoptionen und der teils schwierigen Erreichbarkeit grundlegender Versorgungseinrichtungen aufgrund großer Distanzen kann also auch die physische Zugänglichkeit einen mobilitätshemmenden Faktor darstellen. Aus diesem Grund verwundert es kaum, dass dieser Aspekt durch viele Bewohner hervorgehoben wurde, die in Haushaltsbefragungen in verschiedenen Siedlungen in Dar es Salaam zu individuellen Präferenzen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung sowie zu aktuellen Siedlungsdynamiken befragt wurden:

In einer Studie in drei verschiedenen Wohngebieten der Stadt gaben beispielsweise jeweils rund 90% der befragten Bewohner an, dass der Straßenzugang ein wichtiges Kriterium für den hypothetisch angenommenen Kauf eines Grundstücks in der Siedlung wäre (Hill et al. 2014, 172). In einer eigenen Erhebung, die 2009 in der informell entstandenen Siedlung Uzuri im damaligen Kinondoni Bezirk vom Autor durchgeführt wurde, zeigten sich ähnlich gelagerte Prioritäten der Bewohner: Eine Mehrheit der befragten Haushalte zählte die Verbesserung der Zugänglichkeit der Siedlung durch den Bau von (allerdings nur teilweise asphaltierten) Straßen

zu den wichtigsten Verbesserungen im Rahmen des zu dem Zeitpunkt stadtweit durchgeführten CIUP (Dar es Salaam City Council 2008; Ehebrecht 2014, 55f.).⁷¹

Das Straßennetz von Dar es Salaam stützt sich v. a. auf die vier Hauptaussfallstraßen der Stadt (New Bagamoyo Road, Morogoro Road, Nyerere Road, Kilwa Road), welche nicht nur ein strukturierendes Element für die Flächen- und Siedlungsentwicklung darstellen (SSATP 2002, 122; s. Karte 2). Zugleich verläuft ein Großteil des motorisierten Verkehrs über diese im Stadtzentrum zusammenlaufenden Achsen (Melbye et al. 2015; Mrema 2011). Darüber hinaus sind mit der Bibi Titi Mohammed Road im Stadtzentrum, die im nördlichen Teil des Stadtzentrums in die Ali Hassan Mwinyi Road übergeht, sowie den neueren westlich vom Stadtzentrum gelegenen Ringstraßen Kawawa Road und Sam Nujoma Road, welche südlich in die Nelson Mandela Road übergeht, weitere wichtige Verbindungen zu nennen, die den Norden der Stadt mit den südlichen und südwestlichen Stadtgebieten verbinden. In Hinblick auf die Verkehrsabwicklung spielen diese ebenfalls eine zentrale Rolle (SSATP 2002, 124).

Da seit den 1990er Jahren auf Grundlage der Finanzierung durch internationale Geldgeber verstärkt Maßnahmen zur Instandhaltung der Hauptstraßen getroffen wurden, befinden sich diese insgesamt betrachtet in einem guten Zustand. In Kontrast dazu ist jedoch das Sub-Straßennetz in den zwischen den Hauptaussfallstraßen gelegenen Gebieten sowie auch den peri-urbanen Gebieten weniger gut ausgebaut (Diaz Olvera et al. 2003, 288; Diaz Olvera & Pochet 2006, 263): Innerhalb der Siedlungsgebiete sind vergleichsweise wenige Straßen asphaltiert, was nicht nur den Zugang für Privatfahrzeuge, sondern auch für öffentliche Busse erheblich erschwert. Darüber hinaus sind insbesondere in den Regenzeiten viele Straßen nicht passierbar, was auch die Zubringerstraßen einschließt, so dass die Zugänglichkeit zu den Siedlungen entsprechend weiter eingeschränkt wird (Diaz Olvera et al. 2003, 289; Hill et al. 2014, 167).

Auf Grundlage von Erhebungen, die in einer groß angelegten Studie Anfang der 1990er Jahre durchgeführt wurden, lässt sich für den damaligen Zeitpunkt festhalten, dass von den für Fahrzeuge vorgesehenen Zugangsstraßen in den Wohngebieten in informellen Siedlungen nur etwa 45% asphaltiert waren. In formellen Gebieten waren dies 55% und in Wohngebieten hoher Einkommensgruppen 60% (Diaz Olvera & Pochet 2006, 265). Zustand und Ausbau des Straßennetzes stellen auch angesichts der jüngsten Entwicklungen des motorisierten Verkehrs zentrale Aspekte der Verkehrsentwicklung dar und werden von den Behörden vorangetrieben. Denn das Zusammenspiel von steigenden bzw. sich verändernden Mobilitätsbedarfen, der Zunahme von Verkehr und des Zustands der Verkehrsinfrastruktur äußert sich u. a. im Problem chronischer Verkehrsstaus und großen Zeitverlusten für Pendler (vgl. Melbye et al. 2015; Mrema 2011; s. unten). Dass der Ausbau von Straßeninfrastruktur allerdings auch zu

⁷¹ Zu erwähnen ist allerdings, dass im Zuge der infrastrukturellen Aufwertungsmaßnahmen und der Formalisierung von Grundstücken in den CIUP-Siedlungen auch Umsiedlungen einiger Bewohner stattgefunden haben, die den baulichen Maßnahmen in den Siedlungen weichen mussten. Vielfach wurden die betroffenen Bewohner in Gebiete umgesiedelt, die verkehrlich weniger gut angebunden sind und de facto hat sich damit ihre Mobilitätssituation verschlechtert, wie Magembe-Mushi (2011) auf Grundlage von Interviews mit Betroffenen herausgearbeitet hat.

induziertem Verkehr führen (s. Kap. 2.1) und entsprechend negative ökologische u. a. Effekte mit sich bringen kann (Mrema 2011), kann an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden.

4.3.2 Entwicklung, Akteure und Steuerung städtischer Mobilität

Wie im Folgenden gezeigt wird, lassen sich wesentliche Mobilitäts Herausforderungen in Dar es Salaam nicht nur auf soziodemographische und -ökonomische, raum- und siedlungsdynamische sowie planerische Faktoren zurückführen, sondern auch auf bestimmte Entwicklungen des Verkehrssystems selbst: die Ausdifferenzierung der verfügbaren privaten, öffentlichen und informellen Mobilitätsformen (Kap. 4.3.2.1), die Bedingungen ihrer Nutzung (Kap. 4.3.2.2) sowie die Effekte staatlicher Steuerung (Kap. 4.3.2.3).

4.3.2.1 Ausdifferenzierung öffentlicher und privater Mobilitätsformen

Das erste öffentliche Mobilitätsangebot im Bereich des Straßen- und Personenverkehrs⁷² entstand in Dar es Salaam gegen Ende der 1940er Jahre, als das private britische Unternehmen *Dar es Salaam Motor Transport Company* gegründet wurde und in der Folge einen Monopol-Status einnahm. Das Unternehmen bot seine privatwirtschaftliche Dienstleistung für die kommenden gut 20 Jahre an, bis das Unternehmen im Zuge der Umsetzung der Arusha Declaration Anfang der 1970er Jahre verstaatlicht und im Jahr 1974 in zwei Unternehmen aufgegliedert wurde (Rizzo 2002, 136; SUMATRA 2011, 13): Das Unternehmen *Kampuni ya Mabasi ya Taifa* – das nationale Busunternehmen – war fortan für überregionale Busdienstleistungen zuständig. Für das ÖPNV-Angebot in Dar es Salaam wurde *Shirika la Usafiri Dar es Salaam* (UDA) – das Reiseunternehmen Dar es Salaam – gegründet, welches die Monopolstellung für Dar es Salaam beibehielt. Dies wurde dadurch sichergestellt, dass das Unternehmen per Lizenz ein Exklusivrecht auf das Anbieten von Busdienstleistungen in der Stadt erhielt (Kombe et al. 2003, xiii; Rizzo 2002, 136).

„Niedergang“ des staatlichen ÖPNV und Aufkommen privater Anbieter

Zunächst war davon ausgegangen worden, dass UDA profitabel operieren könne. Allerdings stellte sich recht bald heraus, dass das Unternehmen selbst die laufenden Kosten nicht decken konnte. Verantwortlich waren dafür – neben internen Management-Problemen und einer nicht effektiven Verwaltung vorhandener Mittel – die direkten und indirekten Effekte der globalen und nationalen wirtschaftlichen Krisen seit Mitte der 1970er Jahre sowie eine Reihe weiterer, teils damit verbundener Gründe: Unter anderem war UDA, wie auch andere parastaatliche Unternehmen, von der Bereitstellung von Devisen durch die Regierung abhängig, um Ersatzteile und neue Busse importieren zu können – bis 1983 wurden aber lediglich gut ein Drittel der

⁷² Auf den städtischen Zugverkehr, der das Stadtzentrum mit dem im Südwesten gelegenen Pugu verbindet sowie auf die wichtige Fährverbindung zwischen dem Stadtzentrum und der Halbinsel Kigamboni wird in dieser Arbeit nicht eingegangen.

angefragten Gelder zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus hatte UDA keine Möglichkeit, eigenständig Fahrtarife festzulegen und diese den Betriebskosten anzupassen. Denn die Regierung hielt die Tarife niedrig, um einem möglichst großen Anteil der Bevölkerung den ÖPNV-Zugang zu ermöglichen. Fehlendes qualifiziertes Personal für die Wartung der Fahrzeuge und eine immer älter werdende Fahrzeugflotte trugen zu regelmäßigen Pannen und Fahrzeugausfällen bei. Außerdem stiegen über die Jahre die Fixkosten, da immer mehr Personal pro Fahrzeug gebraucht wurde, um die Flotte betriebsbereit zu halten. Diese Probleme führten letztlich zu einem Niedergang des Unternehmens, das immer weniger in der Lage war, den Mobilitätsbedarfen der wachsenden Bevölkerung gerecht zu werden – auch weil seit 1975 die Anzahl der zur Verfügung stehenden einsatzbereiten Busse annähernd kontinuierlich abnahm (s. Abb. 9 u. 10). Anfang der 1980er Jahre konnte UDA schätzungsweise nur noch etwa 60% des Bedarfs decken, was lange Warteschlangen an den Haltestellen und überfüllte Busse zur Konsequenz hatte (Kombe et al. 2003, xiii-xiv; Rizzo 2002, 13f.; Sohail et al. 2004, 151; SUMATRA 2011, 13).

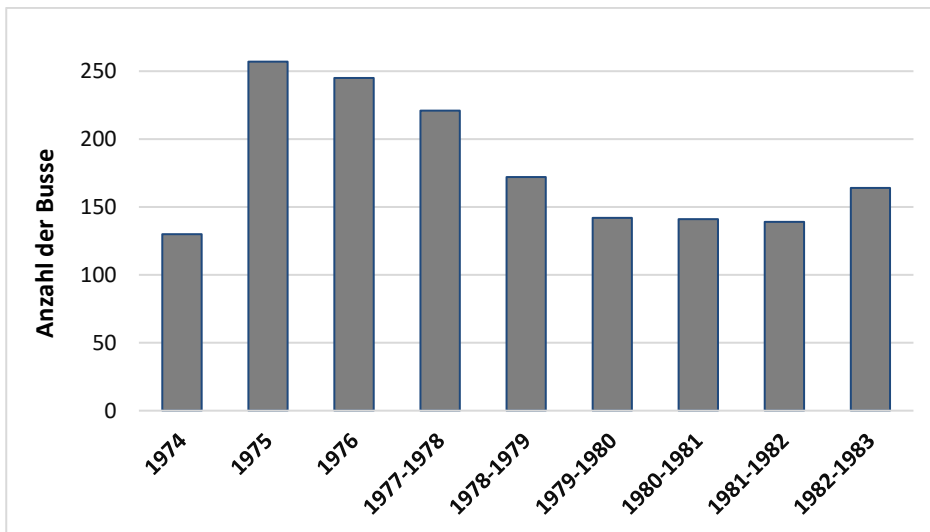


Abb. 9: Einsatzbereite UDA-Busse zwischen 1974-1983

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach Rizzo (2002, 135), basierend auf Statistiken von UDA

Die Unterversorgung städtischer Mobilitätsbedarfe hatte bereits in den frühen 1970er Jahren zum Aufkommen informeller privater Anbieter von Busdienstleistungen geführt. Die Behörden untersagten diese kommerzielle Aktivität zwar im Jahr 1975. Dennoch boten viele “pirate operators” weiterhin diese Dienstleistung an, waren dabei nicht an die Fahrtarife gebunden und konnten aufgrund des hohen Bedarfs höhere Einnahmen erzielen als UDA (Kombe et al. 2003, 19). Angesichts der weiterhin bestehenden ÖPNV-Krise wurden im Zuge verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots⁷³ im Jahr 1983 schließlich doch private Anbieter

⁷³ Dazu zählte u. a. auch eine Direktive, welche die in Dar es Salaam ansässigen Regierungseinrichtungen dazu verpflichtete, ihre eigenen Busse – die ansonsten für den Transport von Regierungsmitarbeitern verwendet wurden – dem städtischen ÖPNV zur Verfügung zu stellen (Rizzo 2002, 137f.).

zugelassen; dies allerdings anfangs unter strenger Kontrolle, denn die Registrierung dieser neuen Anbieter lag zunächst in der Verantwortung von UDA. Außerdem behielt sich der Staat weiterhin vor, die Fahrtarife festzulegen. Der staatliche Monopolstatus wurde auf diese Weise zunächst aufrechterhalten und die Profitmöglichkeiten für registrierte Privatanbieter waren begrenzt. Außerdem war die Anzahl der Zulassungen zunächst limitiert. Aus diesem Grund kamen anfangs zwar neue registrierte Anbieter auf den Markt; allerdings verblieb die Anzahl registrierter Privatbusse im Verlauf der 1980er Jahre bei einem Maximalwert von 300 Fahrzeugen. Eine Liberalisierung und Deregulierung des Marktes im Zuge der Strukturanpassungsprogramme der späten 1980er Jahre und ein in diesem Zusammenhang im Jahr 1990 verabschiedetes Gesetz zur Förderung von Investitionen führte zu weiteren Veränderungen: Das Gesetz ermöglichte eine stärkere Profitorientierung der Fahrtarife, welche in der Folge stiegen, aber bis 1997 dennoch unter staatlicher Kontrolle blieben. Außerdem wurde die staatliche Begrenzung bei der Ausgabe von Lizenzen für Privatunternehmer aufgehoben (Kombe et al. 2003, 20; Rizzo 2002, 138ff. u. 2017, 34f.).

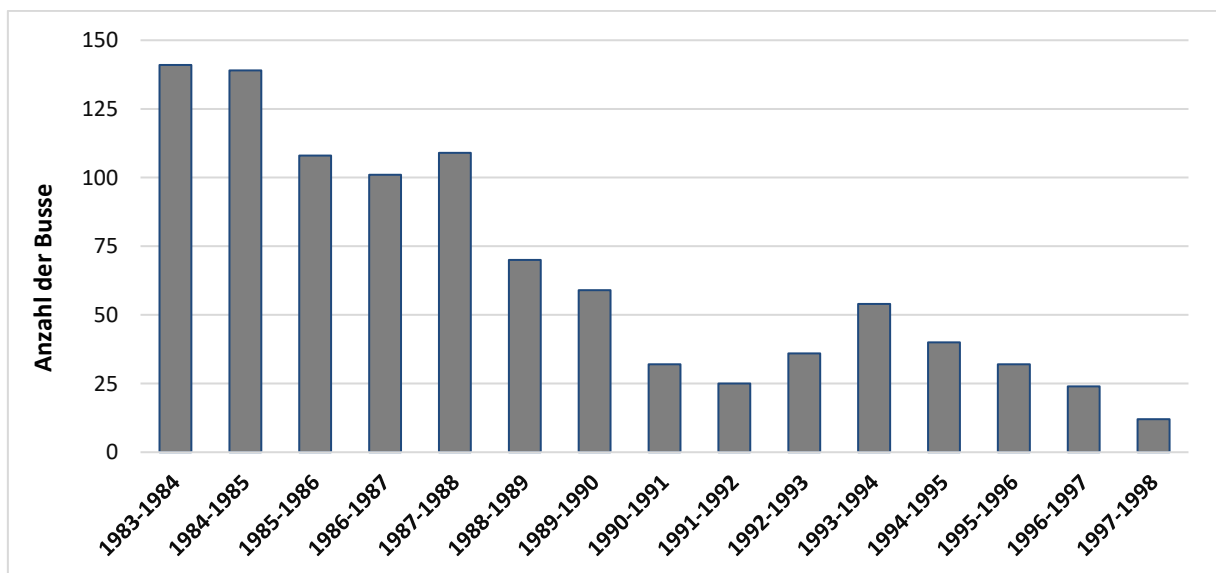


Abb. 10: Einsatzbereite UDA-Busse zwischen 1983-1998

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach Rizzo (2002, 135), basierend auf Statistiken von UDA

Der erleichterte Marktzugang – wie auch die Verfügbarkeit importierter Gebrauchtfahrzeuge aus Japan (Rizzo 2017, 37f.) – führte dazu, dass die Zahl der registrierten privat operierenden Busse in der Folge rapide zunahm. Gegen Ende der 1990er Jahre waren rund 3.300 private Minibusse gemeldet. Trotz der Legalisierung privater Anbieter nahm aber auch die Zahl nicht registrierter Busse zu, deren Eigentümer zwischen den Kosten der Registrierung und den Risiken der Umgehung von Gebühren durch eine Nicht-Registrierung abzuwägen hatten. Zählt man diese Fahrzeuge hinzu, dürfte die Zahl der tatsächlich operierenden Fahrzeuge also deutlich höher gewesen sein – Schätzungen zufolge lag sie bei insgesamt über 7.000 Fahrzeugen (Rizzo 2002, 141ff.; s. Abb. 11). Mitte 2009 waren dagegen offiziell rund 5.000 Minibusse

(*Daladala*)⁷⁴ in Dar es Salaam registriert (vgl. Mfinanga & Madinda 2016, 163; Rizzo 2017, 49). Das Wachstum des Sektors war aber nicht nur der hohen Nachfrage, den politisch-ökonomischen Maßnahmen der Regierung und der Attraktivität der Branche für private Investitionen geschuldet. Denn vor dem Hintergrund der ökonomischen Krisen und einer hohen Arbeitslosigkeit entwickelte sich der Sektor zugleich zu einem wichtigen Arbeitgeber und stellte gegen Ende der 1990er Jahre schätzungsweise rund 18.000 direkte Arbeitsplätze zur Verfügung (Rizzo 2002, 145).

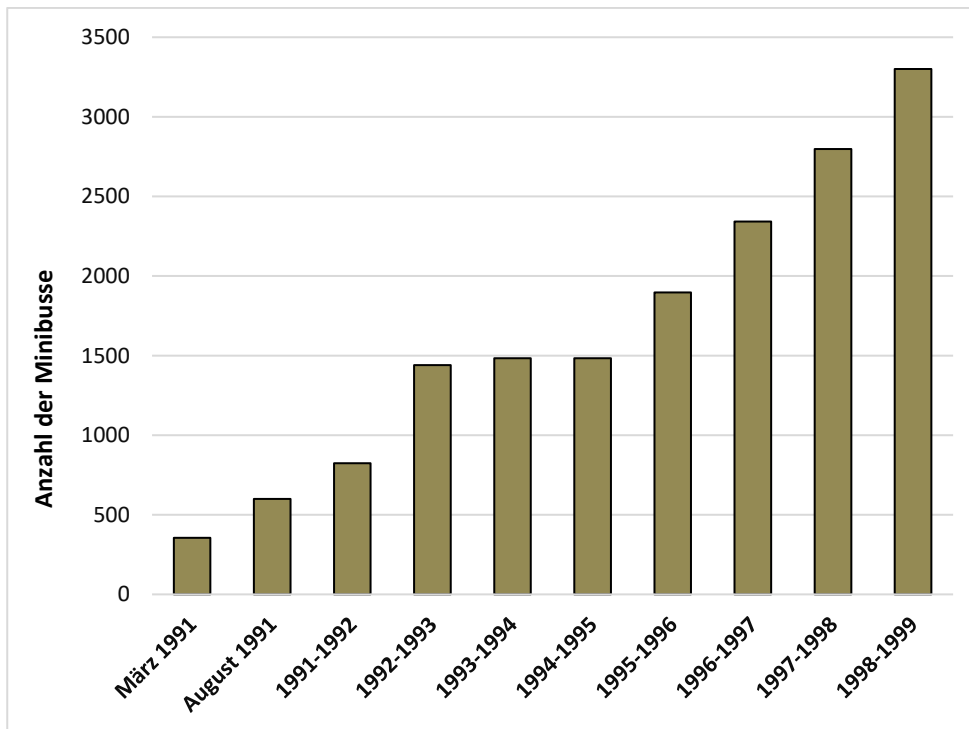


Abb. 11: Registrierte Minibusse (Daladala) 1991-1999

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach Rizzo (2002, 141), basierend auf Statistiken von UDA und der damaligen Central Transport Licensing Authority

Trotz einiger staatlicher Kontrollmaßnahmen (Lizenzvergabe, Routenzuteilung) kristallisierten sich im Verlaufe der Zeit verschiedene Schwierigkeiten des Angebots heraus: Erstens führte die fehlende Begrenzung der Zulassungen, eine unpassende Routenplanung, Nicht-Umsetzung staatlicher Regularien und letztlich die Ineffektivität der staatlichen Kontrollausübung zu einem Überangebot an Fahrzeugen – zumindest auf den lukrativen Routen. Außerdem fehlte es an Standards, was Qualität, Alter, Ausstattung und Sicherheit der Fahrzeuge angeht und darüber hinaus waren die Arbeitsbedingungen nicht reguliert (Madinda & Mfinanga 2014, 249f.; Rizzo 2002, 154).

⁷⁴ Der Name leitet sich von der Währung des US-Dollars ab: Im Jahr 1983 kostete eine Fahrt mit einem lokalen Minibus 5 TZS. Zum damaligen Zeitpunkt war dies das Äquivalent zu 1 \$US (Rizzo 2002, Fußnote 5).

Zweitens hatte dies unmittelbare Auswirkungen auf die beschäftigten Fahrer, Schaffner und Aushilfskräfte. Diese verfügten weder über Arbeitsverträge noch über ein gesichertes Einkommen, da sich die Regelung durchgesetzt hatte, dass die Bus-Crews den Fahrzeugeigentümern – unabhängig von den erzielten Tagesumsätzen – täglich einen festgelegten Mietbetrag zahlen mussten. Nur das, was nach Abzug dieser Mietzahlung und den Sprit- sowie Instandhaltungskosten übrigblieb, konnten die Arbeiter als Einkommen behalten. Dies hatte zur Konsequenz, dass die Bus-Crews möglichst viele Fahrten unternehmen und dabei möglichst viele Fahrgäste transportieren mussten, um einen ausreichenden Tagesumsatz erzielen zu können – dafür waren meist sehr lange Arbeitstage notwendig. Eine Verbesserung der Bedingungen gelang den Transport-Arbeitern nicht. Denn während die Daladala-Eigentümer seit den 1980er Jahren relativ stark organisiert sind (zunächst in der Vereinigung MUWADA, später in den Organisationen DARCOBOA und UWADAR), waren Versuche der gewerkschaftlichen Organisationen der Transportarbeiter zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen bisher nur bedingt erfolgreich (Rizzo 2002, 2011, 2013, 2017).

Drittens hatten diese Faktoren Auswirkungen auf die Durchführung der Dienstleistung. Denn insbesondere auf den lukrativen Routen mit vielen Fahrgästen entstand so ein harscher Konkurrenzkampf zwischen den verschiedenen Anbietern der Minibus-Dienstleistung. Das Überladen von Fahrzeugen, das Abweichen von den durch die Behörden vorgegebenen Routen, zu schnelles Fahren und damit negative Effekte für die Verkehrssicherheit waren die Folge (Madinda & Mfinanga 2014 u. 2016, 155; Rizzo 2002, 143).⁷⁵

Weitere Mobilitätsangebote und aktuelle Entwicklungen

Auch Autotaxi-Dienstleistungen liefern einen Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung in Dar es Salaam. Diese bedienen v. a. höhere Einkommensgruppen, denn “private taxis are nearly as expensive as those in the United States because of high fuel costs and a wealthy user base of Tanzanians, expatriates, and tourists” (Weinstock & Mutta 2009, 10). Über das Angebot selbst sowie die Formen der Organisation ist ansonsten wenig bekannt – nach Kenntnisstand des Autors liegen keine wissenschaftlichen Studien vor. Wie eigene empirische Einblicke zeigen,

⁷⁵ Parallel zum Wachstum der Daladala hatte sich in den 1980er Jahren eine weitere privat organisierte Form des ÖPNV etabliert, die für einige Jahre das öffentliche Mobilitätsangebot ergänzte und damit einen Teil der Nachfrage abdecken konnte. Denn durch die damalige Lizenzierungsbehörde wurden auch Lizenzen an Anbieter vergeben, die ihre Dienstleistung mit umgebauten Leicht-Lkws anboten – eine Mobilitätspraxis, die sich ursprünglich auf Sansibar etabliert hatte und dann auch auf dem Festland entstand. Zwar liegen keine Daten vor, die über die Anzahl dieser so genannten *Chai Maharage* informieren. Zwischenzeitlich waren diese Fahrzeuge aber landesweit zu finden und erreichten in den 1990er Jahren ihre größte Bedeutung. Aufgrund der staatlichen Aufgabe der Tarifkontrolle und der nun marktbasierten Preiseentwicklung wurde das Anbieten dieser Dienstleistung weniger lukrativ, da die verschiedenen Minibusmodelle ihre Dienstleistung effizienter anbieten konnten und außerdem einen vergleichsweise höheren Fahrkomfort boten. Die *Chai Maharage* verschwanden aus diesem Grund wieder aus Dar es Salaam (Kombe et al. 2003, 19-20). Die Bezeichnung der Fahrzeuge “[r]efers to the seating arrangements in light trucks ... where passenger sit on opposite sides facing each other. This was likened to mourning people seated while taking tea (*Chai*) with cooked beans (*Maharage*), which is the common food taken during such occasions” (Kombe et al. 2003, 20).

deutet sich aber an, dass es auch hier Zusammenschlüsse zu Fahrervereinigungen gibt und dass neben staatlicher Regulierung auch diverse Formen der Selbstregulierung bestehen. Außerdem sind diese Taxis angesichts teils ähnlicher Funktionen Konkurrenten der Motorrad-Taxis (s. unten).

Die Probleme des ÖPNV, die weiterhin steigende Nachfrage nach Mobilitätsangeboten und die Zunahme des Verkehrs hatten nach der Jahrtausendwende ein derartiges Ausmaß angenommen, dass die *Dar es Salaam City Council* mit den Planungen zur Einführung eines BRT-Systems begann (Ka'bange et al. 2014; Rizzo 2014). Zu den erklärten Zielen des neuen, von der Weltbank geförderten, Systems zählen die Lösung der Stauproblematik, die Bereitstellung einer komfortablen, sichereren und bezahlbaren ÖPNV-Dienstleistung, sowie die Stimulierung einer sozioökonomischen Entwicklung der Bewohner der Stadt und die Begünstigung ökonomischer Tätigkeiten entlang der Busrouten (African Development Bank 2015, 8f.). Den Planungen zufolge soll Dar Rapid Transit (DART) im Rahmen von sechs Implementierungsphasen umgesetzt werden und schließlich alle Hauptverkehrsachsen sowie Ringstraßen abdecken. Zubringerdienstleistungen sollen die Nebenstraßen bedienen und diese mit den DART-Stationen verbinden (JICA 2008a; Mfinanga & Madinda 2016). Nach einem langwierigen Planungsprozess, Stakeholder-Konflikten und Projektverzögerungen sowie einem Wechsel der Verantwortlichkeiten (Ka'bange et al. 2014; Rizzo 2014, 2017), gelang nach mehrjähriger Bauzeit schließlich im Jahr 2016 die Eröffnung der ersten Teilstrecken des neuen ÖPNV-Systems (*Tanzania Daily News*, 13.6.2017). Die DART-Busse verbinden nun über die Morogoro Road das Stadtzentrum mit dem westlichen Vorort Kimara. Darüber hinaus haben das Geschäftsviertel Kariakoo und die Nord-Süd-Verbindung der Kawawa Road bereits eine DART-Anbindung (Mfinanga & Madinda 2016, 159f.; s. Abb. 12).

Im Rahmen der Umsetzung wird beabsichtigt, die Daladala mittel- bis langfristig durch das neue System zu ersetzen – zumindest auf den Strecken, die direkt durch DART abgedeckt werden. Auch Zubringer-Routen sollen, wie jetzt schon zwischen Kimara und dem davon westlich gelegenen Mbezi eingerichtet (*The Citizen*, 10.5.2016), durch neue Busse bedient werden. Bereits durch die Implementierung der ersten Phase wurden mehrere Hundert Minibusse ersetzt, was zu umfangreichen Arbeitsplatzverlusten geführt haben dürfte. Auch viele Bus-Eigentümer wurden dadurch bereits aus dem Markt gedrängt. Um die damit verbundenen Probleme und Konflikte zumindest abzufedern, wurden Buseigentümer entschädigt und auch (relativ eingeschränkte) Möglichkeiten bereitgestellt, um die vormaligen Arbeiter und Buseigentümer an DART zu beteiligen (Ka'bange et al. 2014; Rizzo 2014, 2017; United Republic of Tanzania & Dar Rapid Transit Agency 2014). Während allerdings nur ein kleiner Anteil der Buseigentümer tatsächlich als Geschäftspartner einsteigen konnte, dürften auch nur sehr wenige ehemalige Daladala-Arbeiter einen Arbeitsplatz im neuen System finden (z. B. als Fahrer) – ein BRT-Bus soll etwa zehn Minibusse ersetzen können (Rizzo 2014, 2017).

An der derzeitigen Betreibergesellschaft UDA-RT, welche die Busdienstleistung in der Einführungsphase anbietet – danach wird eine neue Ausschreibung stattfinden – sind drei Unternehmen beteiligt. Die vormaligen Daladala-Eigentümer über die Eigentümer-Vereinigung DARCOBOA, die tansanische Investmentgruppe Simon Group sowie das ehemalige Staatsunternehmen UDA, an dem die Simon Group Anteile hält. Der Einstieg dieser Investoren im Jahr 2011 und die Einführung von DART können gewissermaßen als Wiederaufstieg von UDA betrachtet werden, denn neben der Beteiligung an DART ist auch die Vergrößerung der bisherigen UDA-Flotte beabsichtigt, um damit u. a. überregionale Busdienstleistungen anbieten zu können (Rizzo 2014, 2017). DART wird voraussichtlich starke Effekte auf die anderen bestehenden Mobilitätsangebote sowie deren Nutzung haben – nicht nur auf die Minibusse, sondern möglicherweise auch auf die Motorrad-Taxi-Dienstleistung, wie vorliegende empirische Einblicke andeuten (s. unten).



Abb. 12: BRT-Terminal auf der Kawawa Road

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Eine weitere aktuelle Entwicklung ist das Aufkommen und die Verfügbarkeit von Mobilitätsdienstleistungen, die auf Basis von Smartphone-Applikationen das Zusammenspiel von Angebots- und Nutzungsformen öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen neu ausrichten. Neben dem US-amerikanischen Unternehmen *Uber*, das seit 2016 auch in Dar es Salaam ansässig ist (*The Citizen*, 16.6.2016), sind fast zeitgleich ähnliche Anbieter auf den Markt gekommen; darunter das tansanische Unternehmen *Fasta Fasta*, welches sich direkt auch an Motorrad-Taxi-Anbieter wendet, um diese als Fahrer zu akquirieren (*The Citizen*, 8.12.2016). Darüber hinaus

hat ein tansanischer Softwareentwickler zusammen mit dem Mobilfunkunternehmen *Tigo* die so genannte *Twende App* entwickelt, über welche Autotaxis und Motorrad-Taxis bestellt werden können (*The Citizen*, 18.1.2017). Zwar dürfte die tatsächliche Nutzung dieser verschiedenen Angebote noch relativ gering ausgeprägt sein – ihr Anteil wird sich angesichts des Digitalisierungstrends aber voraussichtlich noch deutlich erhöhen und damit den Markt der Mobilitätsdienstleistungen verändern. Zugleich dürften damit auch neue Konflikte und Konkurrenzen entstehen, die sich im Falle der Uber App bereits in Protesten von Taxifahrern geäußert haben (*The Citizen*, 11.9.2017).

Individualverkehr

Neben diesen öffentlich zugänglichen Angeboten dienen auch verschiedene private Modi der Sicherstellung von Mobilität in Dar es Salaam. Zu nennen sind hier das Zufußgehen, das Fahrradfahren und die Nutzung privater Automobile. Das Zufußgehen ist neben der Nutzung von ÖPNV-Angeboten die wichtigste Mobilitätsform in Dar es Salaam und dies vor allem innerhalb der Siedlungen. Um vorhandene ÖPNV-Angebote zu erreichen, müssen aufgrund der wachsenden und sich verändernden Siedlungsstrukturen bei fehlender oder schwach ausgeprägter verkehrlicher Erschließung teils größere Distanzen in Kauf genommen werden (Kombe et al. 2003, 38 u. 62). Aufgrund nicht ausgebauter Fußwege ist das Überwinden v. a. größerer Entfernungen allerdings oft nur unter erschwerten und auch unsicheren Bedingungen möglich (Pendakur 2005, 16; SSATP 2002, 132).

Fahrräder sind in Dar es Salaam in erster Linie in den randstädtischen oder anderen Gebieten verbreitet, wo das Verkehrsaufkommen relativ gering ausfällt.⁷⁶ In den zentraler gelegenen Stadtgebieten ist das Radfahren dagegen weniger stark etabliert (Nkurunziza et al. 2012; Pendakur 2005). Denn wie für das Zufußgehen gilt auch für das Radfahren, dass dieses nicht durch technische Infrastruktur unterstützt wird. Doch auch andere Gründe verhindern bisher die Etablierung des Radfahrens als zentrales Verkehrsmittel: “Cycling is not seen as a feasible option ... for safety reasons, because roads are narrow and congested, the climate is hot and humid and vehicle drivers are seen as being reckless” (Kombe et al. 2003, xv-xvi).

Entscheidend dafür, ob sich das Radfahren künftig – v. a. im Kontext der Debatte um nachhaltige Mobilität – als wichtiges Verkehrsmittel in Dar es Salaam durchsetzen kann, sind neben der bislang nicht vorhandenen Infrastruktur und der eingeschränkten Verkehrssicherheit noch weitere Faktoren: Unter anderem ist hier die Frage nach der öffentlichen Akzeptanz oder persönlicher Einstellung relevant, denn Fahrräder gelten eher als Verkehrsmittel für Menschen mit ‚niedrigem sozialen Status‘. Darüber hinaus haben aber auch angebotsseitige Faktoren wie v. a.

⁷⁶ Im ländlichen Tansania hat das Radfahren angesichts eines geringeren Motorisierungsgrades und wenig ausgeprägter ÖPNV-Angebote eine vergleichsweise stärkere Bedeutung. Nicht zuletzt wird es auch hier genutzt, um Waren zu transportieren, Haushaltsbedarfe abzudecken oder auch die Haushaltsproduktivität zu erhöhen – Letzteres v. a. durch das Einsparen von Zeit gegenüber dem Zufußgehen (Räber 2014).

Fahrradqualität und -preise, das Vorhandensein von Fahrtraining-Angeboten und die Verfügbarkeit von Fahrrad-Routen und Stellplätzen einen Einfluss (Nkurunziza et al. 2012).

In Verbindung mit dem Wirtschaftswachstum, allgemeiner Zunahme der Mobilitätsbedarfe und wachsender Verfügbarkeit importierter Automobile spielt schließlich die zunehmende Bedeutung der Individualmotorisierung in Dar es Salaam eine Rolle (Briggs & Mwafumpe 200, 805; Mrema 2011; s. Abb. 13).⁷⁷ Die daraus resultierende Zunahme des Verkehrs äußert sich nicht nur in steigenden Emissionen, sondern auch in einer Intensivierung der Verkehrsstaus. Letztere werden allerdings auch auf den bereits erwähnten Zustand der Straßeninfrastruktur sowie auf eine bisher nicht effektive Verkehrsplanung zurückgeführt (JICA 2008a; Melbye et al. 2015; Mrema 2011). Ob die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsoptionen (v. a. DART) eine Alternative zum MIV sein kann und dessen weiteres Wachstum eindämmen kann, ist offen. Allerdings tragen verschiedene Faktoren bislang zur Attraktivität des Privatautos bei: Dazu zählen z. B. der mit dem Automobil verknüpfte soziale Status (Rizzo 2017, 38), aber auch derzeitige Investitionen in den Ausbau der Straßeninfrastruktur – der u. a. zur Erreichbarkeit peri-urbaner Siedlungsgebiete notwendig erscheint, sich aber auch im Ausbau innerstädtischer Hauptstraßen und Verkehrsüberführungen äußert (*The Citizen*, 25.9.2018; *Urban Africa*, 25.5.2015).

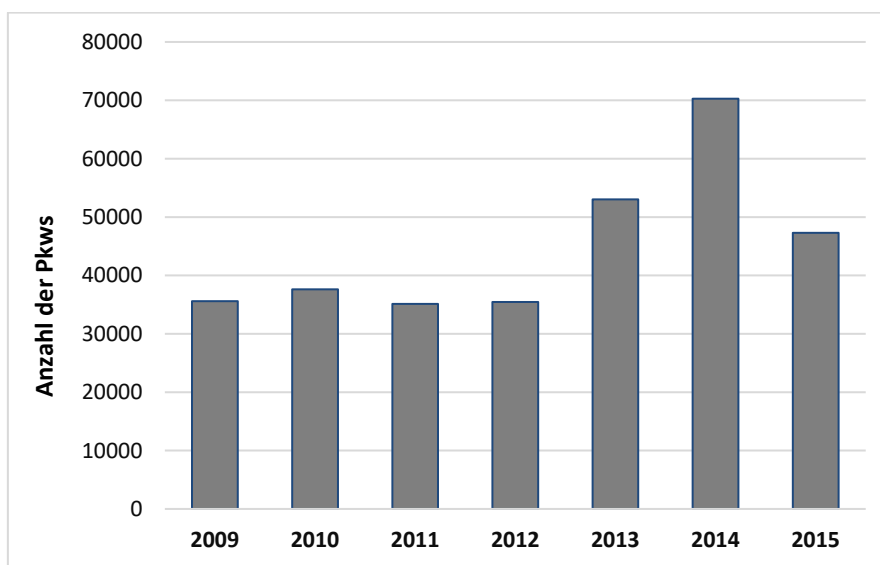


Abb. 13: Jährliche Pkw-Importe zwischen 2009-2015

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach Automobile Association Tanzania (AAT) (2016, 9) basierend auf Statistiken der TRA

4.3.2.2 Bedeutung des ÖPNV, Bedingungen und Nutzerperspektiven

Umfangreiche Daten zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. zur Nutzung motorisierter und aktiver Modi liegen derzeit nicht vor. Vorhandene, teils ältere Studien liefern allerdings

⁷⁷ Aufbauend auf der Annahme, dass ein Großteil der importierten Fahrzeuge in Dar es Salaam verbleibt, schätzt Mrema (2011, 10), dass sich im Jahr 2011 bereits 600.000 Fahrzeuge im Stadtgebiet befunden hätten.

einige Einblicke und zeigen Tendenzen auf. Wie bereits in Kapitel 4.3.1.2 verdeutlicht wurde, führt das rapide Bevölkerungswachstum und die damit einhergehende räumliche Ausdehnung Dar es Salaams zu einer wachsenden und sich verändernden Nachfrage nach Mobilitätsangeboten (JICA 2008a; Melbye et al. 2015; Olvera et al. 2003). Da Privatfahrzeuge trotz steigender Zahlen nur einer Minderheit der Bevölkerung zur Verfügung stehen und nicht-motorisierte Formen der Mobilität – das Zufußgehen und das Radfahren – insbesondere auch bei höheren Entfernungen nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdecken können, haben öffentliche Verkehrsmittel einen entscheidenden Anteil an der Sicherstellung von Mobilität in der Stadt. Dies lässt sich auch an den wachsenden Modal-Split-Anteilen ablesen, die der ÖPNV erzielt (s. unten).

Bedeutung des ÖPNV

Erhebungen, die im Rahmen der Erstellung des dritten Masterplans von 1979 durchgeführt wurden, zeigen zunächst einen noch relativ geringen Anteil des ÖPNV. Im Jahr 1979 – also noch vor der Etablierung der Minibusse, als sich das staatliche Unternehmen UDA jedoch bereits in der Krise befand – lagen die Anteile des ÖPNV bei lediglich 13% des Modal Splits. Darüber hinaus hatte der von Arbeitgebern organisierte Transport von Mitarbeitern einen Anteil von 12%, während private Automobile zu diesem Zeitpunkt einen Modal-Split-Anteil von 16% aufwiesen. Doch auch private Motorräder waren zu diesem Zeitpunkt bereits vereinzelt verfügbar und hatten zusammen mit der Fahrradnutzung einen Anteil von 6%. Das Zufußgehen machte mit 53% den weitaus größten Anteil aus (Mkalawa & Haixiao 2014, 426).⁷⁸

Dagegen zeigen spätere Erhebungen ein stark verändertes Bild – auch wenn sich die verschiedenen Datensätze für Dar es Salaam nicht direkt miteinander vergleichen lassen und sich Mobilitätsbedarfe inzwischen verändert haben dürften. Auf Haushaltsbefragungen basierende Studien aus der Mitte der 1990er Jahre nennen einen nach wie vor hohen Anteil des Zufußgehens von 47%, einen Anteil von 3% für den Fahrradverkehr und einen Anteil von 7% für den kombinierten privaten Auto- und Motorradverkehr. Für den ÖPNV wird hier ein deutlich höherer Anteil von 43% genannt, von dem 98% auf die Minibusse entfielen (Pendakur 2005, 13).

Erhebungen, die im Rahmen der Erarbeitung des vierten Masterplans im Jahr 2007 in Dar es Salaam durchgeführt wurden, zeigen ein noch weiteres Wachstum der ÖPNV-Anteile. Die Studie der Japan International Cooperation Agency (JICA), die mit der Erarbeitung des neuen Masterplans betraut war, nennt für das Jahr 2007 einen Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 61%. Das Zufußgehen hatte in dieser Stichprobe nur noch einen Anteil von knapp 26%. Private Automobile machten – bei gleichzeitigem absolutem Wachstum der Fahrzeuge – nur noch einen Anteil von 5,5% aus. Motorräder – bei denen auf Grundlage der Statistik keine Unterscheidung zwischen privat und kommerziell genutzten Fahrzeugen möglich ist – hatten zu diesem

⁷⁸ Für das Jahr 1982 nennen Sohail et al. einen Anteil des ÖPNV von 60% an allen *Pendler*fahrten, während dieser im Jahr 1965 noch bei 18% gelegen habe (2004, 151).

Zeitpunkt erst einen Anteil am Modal-Split von knapp 1% (JICA 2008b, Technical Report 6, 30).⁷⁹ Eine Studie aus dem Jahr 2014 verweist schließlich auf einen Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 68% (Mkalawa & Haixiao 2014, 426).

Diese Bedeutung des ÖPNV hat – neben den bereits oben genannten Faktoren – auch sozio-ökonomische Gründe: “Most poor residents of Dar es Salaam rely absolutely on public transport. Due to their high relative cost, most residents only use taxis during emergencies, for instance, such as the need to rush a sick person to the hospital” (Kombe et al. 2003, xv). Auch im Rahmen einer jüngeren stichprobenartigen Befragung unter 140 Daladala-Nutzern zeigte sich, dass eine Mehrheit der Befragten dieses Angebot zum Zeitpunkt der Befragung regelmäßig und mindestens zweimal täglich nutzte – größtenteils als Pendler (Tinali & Kessy 2012, 163). Bis zur Eröffnung der ersten BRT-Routen im Jahr 2016 waren die Minibusse somit das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in Dar es Salaam.

Bedingungen und Wahrnehmung des ÖPNV aus Nutzerperspektive

In Hinblick auf den Umfang des Daladala-Angebots schätzt eine Studie von 2002, dass zu diesem Zeitpunkt eine Kapazität von insgesamt rund 3,2 Millionen Kundenfahrten pro Tag zur Verfügung stand. Bereits im Jahr 2000 hätte die Nachfrage aber geschätzte 3,5 Millionen Kundenfahrten pro Tag erfordert, was auf eine Unterversorgung schließen lässt (SSATP 2002, 129).⁸⁰ Auch die Ergebnisse einer Studie der Regulierungsbehörde SUMATRA unter 780 Nutzern der öffentlichen Busse deuten in diese Richtung: Fast alle Befragten gaben dabei an, dass die Daladala-Crews (Fahrer und Schaffner) in den Stoßzeiten eine Überfüllung der Busse zuließen; knapp 7% hielten die Busse für regelmäßig „überfüllt“ und 93% für „sehr überfüllt“ (SUMATRA 2011, 49).

Auch andere Studien liefern Ergebnisse hinsichtlich der Schwierigkeiten, die mit der Nutzung dieses Angebots verbunden sind, u. a. “[a] lack of comfort, as most of the minibuses have no standard seats and their tendency to overload. Most passengers also perceive the minibuses as inherently unsafe due to their frequent involvement in accidents and the general lack of discipline of the drivers” (SSATP 2002, 129). Unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie z. B. Routentaktung, Fahrpreise, Reisegeschwindigkeit und Sauberkeit der Fahrzeuge gaben knapp 65% der Befragten in der Studie von Tinali und Kessy (2012, 165f.) an, mit der Dienstleistung unzufrieden zu sein. Als weitere Gründe dieser hohen Unzufriedenheit lassen sich u. a. lange Wartezeiten und Zeitverlust durch Staus nennen. Darüber hinaus schätzten ebenfalls rund

⁷⁹ Zu bemerken ist hierbei allerdings, dass Motorrad-Taxis zu diesem Zeitpunkt noch nicht sehr weit verbreitet waren, wie sich auch an den verfügbaren Importstatistiken ablesen lässt (s. Kap. 4.4.1.1).

⁸⁰ Während die Quelle hier von einer Unterversorgung ausgeht, nennen weiter oben zitierte Quellen ein Überangebot. Zu berücksichtigen ist bei der Bewertung dieser Quellen, dass die Schätzung der exakten Anzahl verfügbarer Busse sowie der Nachfrage nur schwer möglich ist – z. B. aufgrund der unbekannten Zahl nicht-registrierter Busse. Darüber hinaus variieren Unterversorgung einerseits und Überangebot andererseits vermutlich mit den Routen (attraktive bzw. weniger lukrative Routen) und auch Tageszeiten (z. B. Stoßzeiten). Je nach Gebiet und Tageszeit kann also vermutlich beides auftreten.

65% der Befragten das Minibus-Angebot als wenig verlässlich oder überhaupt nicht verlässlich ein. Als ein möglicher Grund dafür können die teils langen Wartezeiten angeführt werden, die u. a. daher entstehen, dass es keine Fahrpläne gibt und die Bus-Crews an den jeweiligen Terminals mit dem Fahrtantritt warten, bis die Busse vollständig gefüllt sind. Dies hat auch negative Auswirkungen auf die Wartezeiten an den Haltestellen, die zwischen den beiden Terminals einer Bus-Route liegen (Ka'bange et al. 2014, 178).

Hinsichtlich der Servicequalität der Busse bekundete eine deutliche Mehrheit der Befragten in der SUMATRA-Studie eine Unzufriedenheit mit der Kommunikationsweise der Bus-Crews gegenüber den Fahrgästen (rund 82%). Über 85% der Befragten bemängelten zudem die Hygiene-Bedingungen der Busse bzw. das äußere Erscheinungsbild der Bus-Crews. In Bezug auf Unannehmlichkeiten, die während der Wartezeit an Bushaltestellen auftreten, nannten die Befragten fehlende Unterstände (rund 70%), das Fehlen öffentlicher Toiletten (rund 43%) sowie Diebstähle (rund 42%). Knapp 36% der Befragten nannten zudem Überfüllung der Wartestätten und Enge durch wartende Passagiere (SUMATRA 2011, 48f. u. 66). Die ältere umfangreiche Studie zur Entwicklung und zu den Bedingungen des ÖPNV in Dar es Salaam von Kombe et al. (2003) hatte bereits zu ähnlichen Ergebnissen geführt.

Neben diesen allgemeinen Herausforderungen der Nutzung öffentlicher Busse spielen auch Nutzergruppen-spezifische Aspekte eine wichtige Rolle – z. B. in Hinblick auf Alter und Geschlecht. Beispielsweise kommt es aufgrund von Fahrpreismäßigungen für Schüler und Studenten, die zwar von der Regulierungsbehörde verordnet aber nicht subventioniert werden, regelmäßig zu Konflikten zwischen dieser Nutzergruppe und den Daladala-Crews. Denn weil diese deutlich weniger Einnahmen erzielen können, wenn sie Fahrpreismäßigungen gewähren – aber aufgrund der genannten ökonomischen Zwänge darauf angewiesen sind, möglichst hohe Umsätze zu erzielen – lehnen sie es oft ab, Schüler und Studenten zum ermäßigten Preis mitzunehmen. Zum Teil müssen diese daher längere Fußwege in Kauf nehmen (Diaz Olvera et al. 2003, 293; Ka'bange et al. 2014, 179; Kombe et al. 2003, 66). Weibliche Fahrgäste sind dagegen oft sexueller Belästigung ausgeliefert – insbesondere in Fällen, in denen die Busse überfüllt sind (Kombe et al. 2003, 42f.; SUMATRA 2011, 49).

Wie die Studie von Tinali und Kessy (2012, 163) zeigt, nutzen die Fahrgäste der öffentlichen Busse oftmals auch alternative Verkehrsmittel: Von den 140 befragten Fahrgästen der Minibusse gaben knapp 23% an, manchmal mit dem Taxi zu fahren, rund 26% nannten die Nutzung von motorisierten Dreirädern und gut 35% erwähnten die Nutzung motorisierter Zweiräder als alternatives Verkehrsmittel. Dass diese Alternativen eine zunehmend wichtigere Bedeutung erlangen, lässt sich nicht nur aufgrund oben genannter Faktoren vermuten, sondern auch angesichts der Tatsache, dass die individuellen Fahrtziele mit den öffentlichen Bussen häufig nicht direkt erreicht werden können: Von den in der Studie befragten Nutzern gaben über 40% an, am Tag der Erhebung einmal umgestiegen zu sein, rund 25% der Befragten mussten zweimal umsteigen und knapp 13% sogar mehr als zweimal, um ihr Ziel zu erreichen (Tinali &

Kessy 2012, 164). Da zum Umstand des oft mehrmaligen Umsteigens noch die Tatsache kommt, dass die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten aufgrund der Stausituation relativ gering sind (Marcel & Ngewe 2011; Melbye et al. 2015), verwundert es nicht, dass viele Pendler in Dar es Salaam oft mehrere Stunden täglich unterwegs sind, um ihren beruflichen oder privaten Bedürfnissen nachgehen zu können. Beispielsweise gaben Bewohner aus Mabibo in einer Befragung im Jahr 2001 an, für die nur etwa 6-7 km lange Strecke zum/vom Stadtzentrum zu Stoßzeiten rund zwei Stunden Fahrtzeit zu benötigen (Kombe et al. 2003, 64).

Mit der Implementierung der Schnellbusse wurde auf einige Probleme der bisherigen, von den Daladala dominierten, Form des ÖPNV reagiert. Ein wesentliches Ziel der Verantwortlichen von DART ist es, die Bedingungen des ÖPNV für die Nutzer zu verbessern. Es liegen zwar noch keine Erhebungen auf der Nutzerseite vor. Doch trotz einiger Anlaufschwierigkeiten des neuen Systems (*IPP Media*, 17.5.2016) – und weiterhin bestehender Probleme mit dem elektronischen Ticketsystem – lassen sich bereits jetzt einige positive Effekte der neuen ÖPNV-Dienstleistung identifizieren. Die Qualitätsstandards der Busse sind hoch und die Fahrzeuge gegenüber den Daladala grundsätzlich sicherer, zugänglicher und komfortabler. Außerdem haben sich aufgrund der separaten Linienführung die Reisegeschwindigkeiten für die DART-Nutzer deutlich erhöht (*Tanzania Daily News*, 13.6.2017; *The Guardian* 8.1.2019). Andererseits kommt es aber bislang auch beim neuen System zur Überlastung und Überfüllung der Busse zu den Stoßzeiten (*The Citizen*, 7.3.2019). Darüber hinaus fallen die Ticketpreise – anders als ursprünglich vorgesehen – im Durchschnitt deutlich höher aus als die Fahrpreise der Daladala (*The Conversation*, 22.1.2019).

4.2.2.3 Staatliche Steuerungsmechanismen

Den bisherigen Ausführungen lässt sich entnehmen, dass sich im Spannungsfeld zwischen den steigenden Mobilitätsbedarfen einerseits und den Schwierigkeiten der Abdeckung dieser Bedarfe andererseits eine Reihe von privaten und öffentlichen Optionen entwickelt hat. Diese erfüllen jeweils Teilfunktionen innerhalb des lokalen Verkehrssystems. In der Summe sind sie bislang jedoch nicht ausreichend, um die Mobilitätsbedarfe aller Bewohner der Stadt vollständig abzudecken – und zugleich Sicherheitsaspekte, Servicestandards, gruppenspezifische Bedürfnisse etc. angemessen zu berücksichtigen. Davon abgesehen bringen verschiedene Mobilitätsmodi teils eigene negative Effekte mit sich. Die Probleme des öffentlichen wie privaten Verkehrs liegen jedoch auch in der Verantwortung der Stadtentwicklungspolitik und -planung bzw. in der (lokal-)staatlichen Verkehrspolitik und -planung. Im Folgenden werden daher relevante staatliche Akteure und deren regulatorische, strategische und planerische Verantwortlichkeiten sowie Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs beschrieben.

Staatliche Akteure

Der Straßen- bzw. Personenverkehr ist in Tansania durch eine Reihe an Gesetzen und Verordnungen sowie durch das Zusammenspiel verschiedener Behörden formell geregelt (s. Abb. 14). Zu nennen ist hier zunächst das übergeordnete *Ministry of Works, Transport and Communications* (MWTC). Diesem kommen Aufgaben der Policy- und Strategieformulierung sowie der Planung für die verschiedenen Verkehrssektoren, die Verkehrsinfrastruktur sowie die Verkehrssicherheit zu (MWTC 2019). Außerdem ist das Ministerium u. a. für das Monitoring der Verkehrssektoren, die Initiierung von regulatorischen Maßnahmen sowie die Aufsicht über die ausgelagerte Regulierungsbehörde zuständig (World Bank 2011, ohne Seiten).

Die *Surface and Marine Transport Regulatory Authority* (SUMATRA) ist per Gesetz seit 2001 für die Regulierung, Lizensierung und das Monitoring von kommerziellen Fahrzeugen verantwortlich.⁸¹ Sie hat darüber hinaus die Aufgabe, für einen effizienten Wettbewerb dieser Anbieter zu sorgen und die Interessen der Nutzer zu vertreten. Daher fällt u. a. die Ausgabe und Kontrolle von Lizenzen für die Daladala-Anbieter, das Regulieren von Fahrтарifen und das Festlegen von Standards für den Personen- und Gütertransport in ihren Zuständigkeitsbereich (United Republic of Tanzania 2001). In diesem Rahmen wurden 2008 die *SUMATRA Rules*⁸² formuliert, welche u. a. Sicherheitsbestimmungen und Qualitätsstandards für Fahrzeuge sowie – im Falle von kommerziellen Fahrzeugen – Standards für den Kundenservice festhalten (United Republic of Tanzania 2008). Die allgemeinen Bestimmungen für die Zulassung und Nutzung motorisierter Fahrzeuge im Straßenverkehr, notwendige Führerscheine, Verkehrskontrollen und Verantwortlichkeiten der Verkehrspolizei sind dagegen im *Motor Vehicles Act* von 1972 und im *Road Traffic Act* von 1974 festgelegt (United Republic of Tanzania 2006 [1972], 1974). Die konkrete Regulierung der Minibus-Dienstleistungen ist in den *Transport Licensing Regulations* von 2007 geregelt, während eine ähnliche Verordnung im Zuge der Zulassung der Motorrad-Taxis im Jahr 2010 erlassen wurde (United Republic of Tanzania 2007, 2010; s. unten).

Für die Regulierung und Besteuerung des privaten wie öffentlichen Straßenverkehrs sind zudem das *Ministry of Home Affairs* (Ausstellung von Führerscheinen, Registrierung von Fahrervereinigungen) und die dem *Ministry of Finance* unterstellte Steuerbehörde *Tanzania Revenue Authority* (TRA) (Fahrzeugzulassung, Steuererhebung) zuständig. Die dem Ministry of Home Affairs unterstellte Verkehrspolizei übernimmt Aufgaben in der Durchsetzung von Regularien und Verkehrsregeln sowie in der Prüfung der Fahrzeugtauglichkeit (INF/MWTC/16; Kombe et al. 2003, 24f.). Die hier genannten Behörden spielen damit auch für die staatliche Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung eine Rolle (s. Kap. 4.4.5).

⁸¹ Die rechtliche Grundlage hierfür ist wiederum der *Transport Licensing Act* (United Republic of Tanzania 1973).

⁸² Der vollständige Name dieser Regeln lautet *The SUMATRA (Technical Safety and Quality of Service Standard) (Passenger Vehicles) Rules*, 2008.

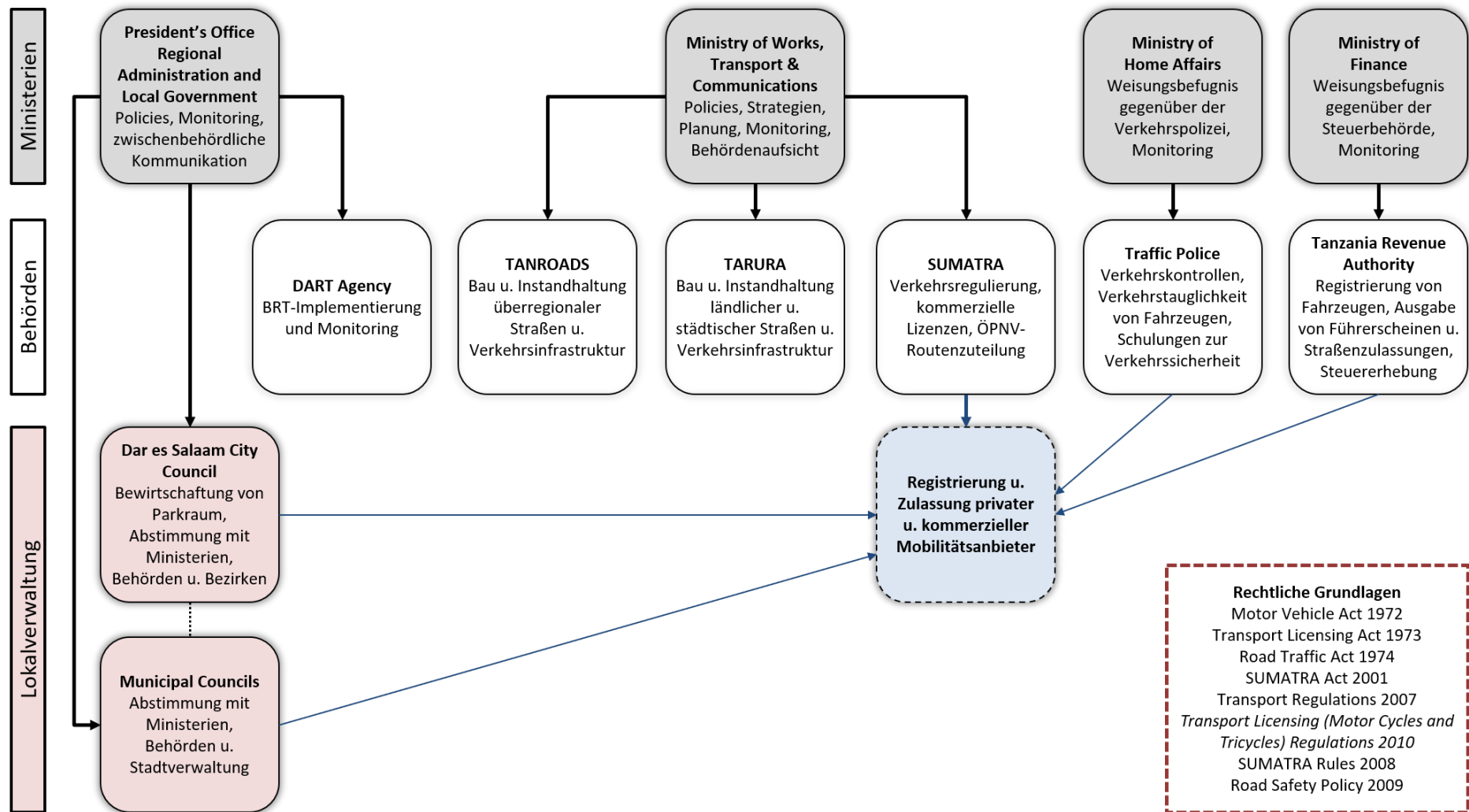


Abb. 14: Formelle Steuerung des Straßen- u. Personenverkehrs in Dar es Salaam

Quelle: Eigener Entwurf

Auf lokaler Ebene ist die DART Agency für die Planung, Implementierung und das Monitoring von Dar es Salaam Rapid Transit, d. h. dem lokalen BRT-System, zuständig. Sie begleitet damit die Umsetzung der weiteren fünf Ausbauphasen des Bussystems und ist für die Ausschreibung der Betreiberrechte verantwortlich (GD/DART/16). Aufgrund ihrer lokalen institutionellen Verankerung – DART wurde von der Dar es Salaam City Council initiiert – ist diese Behörde dem *President's Office – Regional Administration and Local Government*⁸³ zugeordnet. Diesem unterstehen alle regionalen und lokalen Verwaltungsebenen und damit auch die Stadt- und Bezirksverwaltungen, welche – in Kooperation mit den übergeordneten Ministerien und Behörden – auf lokaler Ebene an Planung und Management des Verkehrs beteiligt sind und bis vor kurzem auch für die lokale Verkehrsinfrastruktur zuständig waren (s. unten). In Dar es Salaam sind dies die Dar es Salaam City Council und die ihr zugeordneten Bezirksverwaltungen von Kinondoni, Ilala und Temeke. Durch Unterteilung dieser drei letztgenannten städtischen Gebietskörperschaften gehören seit 2016 außerdem die Ubungo Municipality sowie die Kigamboni Municipality dazu (PZI/MWTC/16).

Diese Lokalverwaltungen führen außerdem die Parkraumbewirtschaftung in ihren Konstitutionsgebieten durch und sind auf dieser Ebene an der Registrierung und Zulassung kommerzieller Mobilitätsanbieter beteiligt. Auch in Hinblick auf die Motorrad-Taxi-Dienstleistung übernehmen sie dahingehend seit kurzem wichtige administrative Funktionen (s. Kap. 4.4.5). Zudem waren sie bis vor kurzem für den Bau und die Instandhaltung der städtischen Straßeninfrastruktur zuständig. Diese Aufgabe hat inzwischen die 2017 geschaffene Behörde *Tanzania Rural and Urban Roads Agency* (TARURA) übernommen. Die Verantwortung für den Bau und die Instandhaltung von Haupt- und überregionalen Straßen sowie der BRT-Infrastruktur (Trassen, Haltestellen, Terminals etc.) liegt hingegen in der Verantwortung der ebenfalls dem MWTC unterstellten Behörde *Tanzania National Roads Agency* (TANROADS). Die technische Infrastruktur des Bussystems wird durch die DART Agency verwaltet (GD/DART/16; INF/MWTC/16; Kombe et al. 2003, 24ff.; United Republic of Tanzania 2017; s. Abb. 15).

Strategische Steuerung

Neben diesen Akteuren und Verantwortlichkeiten spielen eine Reihe an planerischen und strategischen Steuerungstools für die Entwicklung des Verkehrs in Dar es Salaam eine Rolle. Im Rahmen ihrer Studie zur Entwicklung einer neuen Verkehrspolitik und eines umfassenden Verkehrsplans für Dar es Salaam⁸⁴ hat die von der Dar es Salaam City Council beauftragte Japan International Cooperation Agency zunächst mehrere Probleme des Verkehrsmanagements identifiziert (JICA 2008a). Diese beziehen sich unter anderem auf bis dato fehlende effektive politische Rahmenbedingungen, unklare Verantwortlichkeiten sowie auch Überschneidungen

⁸³ Zuvor *Prime Minister's Office – Regional Administration and Local Government*, wie noch in zahlreichen Publikationen zu finden ist.

⁸⁴ Dieser trägt den Titel: *Dar es Salaam Transport Policy and System Development Master Plan* (JICA 2008a; s. Kap. 4.3).

von Kompetenzen zwischen verschiedenen Behörden, fehlende Abstimmung und eine zu starke Fokussierung von Regulierungsmaßnahmen anstelle eines praktischen Managements des Verkehrs. Aus diesen Gründen wurde die Schaffung einer *Dar es Salaam Urban Transport Authority* (DUTA) vorgeschlagen (vgl. JICA 2008a; Mfinanga & Madinda 2016), welche eine strategische sowie koordinierende Funktion übernehmen und alle mobilitäts- und verkehrsrelevanten Bereiche effektiv vernetzen soll:

“In that perspective, the role of DUTA is clearly specified, acting as intermediate and coordinating Authority between national policy and the agencies responsible [for] management and control of city transport and its development ... [I]t is thus clear that DUTA is neither an executing agency nor a system operator, but is managing policy, coordination and high level control” (JICA 2008a, ohne Seiten).



Abb. 15: DART-Bus und BRT-Infrastruktur mit separaten Fahrspuren

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Neben der – bisher nicht erfolgten – Einrichtung dieser Koordinierungsbehörde arbeitet der JICA-Abschlussbericht zum Transport-Masterplan eine Reihe weiterer Teilprojekte, Programme und Pläne aus, die bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden sollen, um ein effektives und nachhaltiges Verkehrssystem aufzubauen. Dazu zählt u. a. die bereits erwähnte Implementierung von DART, Verbesserungsvorschläge für die Minibus-Dienstleistungen, Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzwerks (u. a. Straßenverbreiterung, Fußgängerwege, Raum für nicht-motorisierten Verkehr), die Einrichtung eines Verkehrsmanagements für das Stadtzentrum sowie die Entwicklung verschiedener Finanzierungsstrategien (JICA 2008a). Im Jahr 2018 wurde eine Überarbeitung des Masterplans durchgeführt, der unter dem neuen Titel *Dar es*

Salaam Urban Transport Masterplan auf die aktuellen Entwicklungen antworten und eine Koordinierung mit der städtischen Landnutzungsplanung ermöglichen soll (vgl. INF/JICA/16; JICA 2018).

Auf nationaler Ebene fand zum Zeitpunkt der empirischen Erhebungen der vorliegenden Arbeit im Verkehrsministerium (MWTC) zudem die Neuformulierung der *National Transport Policy* sowie die Formulierung von Strategien zu deren Implementierung statt. Diese soll die ältere Richtlinie von 2003 ersetzen und für den Zeitraum von 2016-2026 gelten (PZI/MWTC/16; United Republic of Tanzania 2016a, b).⁸⁵ Auch die neue Policy reagiert auf die bereits genannten Herausforderungen des Transportwesens⁸⁶ und hält speziell für den städtischen Verkehr fest:

“Urban transport in Dar es Salaam, and to a lesser extent in other urban areas is characterized by high levels of congestion, long uncomfortable commuting journeys, overcrowded buses, substantial air pollution, poor road safety, poor pedestrian walkways, limited parking facilities and pedestrian pavements, limited urban road investment, and poor traffic management. Mostly, the problems are the combined result of a growing urban vehicle fleets ... coupled with limited resources and a weak administrative and planning structure” (United Republic of Tanzania 2016a, ohne Seiten).

Sie hat daher u. a. zum Ziel, Richtlinien für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und deren Finanzierung, die städtische Zugänglichkeit und Mobilität, den ländlichen Verkehr, die Regulierung des Transportmarktes, den Kapazitätsausbau zum effizienteren Management des Verkehrssektors sowie für die Berücksichtigung von Gendermainstreaming, HIV/AIDS und Umweltthemen in allen mobilitäts- und verkehrsbezogenen Bereichen bereitzustellen. Für den Bereich städtischer Mobilität (das Dokument spricht von “urban access and mobility”) werden folgende allgemeine Teilziele festgehalten: Die Erhöhung der Erreichbarkeit von Mobilitätsoptionen durch eine angepasste Landnutzungsplanung, die Verbesserung der Straßennetze und ihrer Instandhaltung, die Sicherstellung reibungsloser Verkehrsflüsse, den Ausbau der Kapazitäten des ÖPNV sowie Sicherstellung einer schnellen, effizienten, sicheren und kostengünstigen Beförderung (Republic of Tanzania 2016a, ohne Seiten). Hervorzuheben ist, dass das Dokument in Bezug auf den ÖPNV jedoch sehr allgemein bleibt und kaum spezifische Hinweise zur Rolle und Einbindung verschiedener Modi gibt. Motorrad-Taxis werden in der Beschreibung der gegenwärtigen Lage von Mobilität und Verkehr zwar als Verkehrsmittel erwähnt – im Kontext der Policy-Formulierung selbst finden sie aber keine Erwähnung.

Die Umsetzung der in der Policy formulierten Ziele soll durch die Bereitstellung von Implementierungsstrategien unterstützt werden. Im Bereich der urbanen Mobilität werden in diesem

⁸⁵ Bislang liegt lediglich eine Draft-Version der neuen National Transport Policy vor.

⁸⁶ Zu diesen zählt das Dokument “high costs, both for infrastructure and operations; low quality services; high backlog of infrastructure maintenance and rehabilitation requirements; inadequate institutional arrangements, laws, regulations and procedures; insufficient investment; low level of enforcement of safety, laws, regulations and procedures; low capacity for monitoring and evaluation; and inadequate number of professional and technical human resources to manage and operate the transport sector efficiently and effectively” (United Republic of Tanzania 2016a, ohne Seiten).

Zusammenhang relevante Maßnahmen genannt, die sich auf die Landnutzungsplanung inklusive Nachfragemanagement, das Straßensystem und den ÖPNV beziehen: Im Bereich der Landnutzungsplanung beinhalten diese u. a. Maßnahmen zur Reduzierung der Staus in den innerstädtischen Gebieten, in diesem Zusammenhang die Einführung von Straßenmautgebühren, sowie die Implementierung von Verkehrsmasterplänen.⁸⁷ Das Straßensystem und dessen Management sollen u. a. durch automatisierte Verkehrssteuerung (d. h. Ampelsysteme), effizientere Kanalisierung von Fahrspuren an den Kreuzungen und Niveaufreiheit (bzw. Höhenfreiheit), aber auch durch eine Förderung des ÖPNV verbessert werden. Letzteres soll durch die Einrichtung von Massentransportmitteln in allen Städten und deren Attraktivitätssteigerung gegenüber privaten Automobilen sowie durch das Bereitstellen von Flächen für den Bau von Infrastrukturen, die für den ÖPNV benötigt werden, geschehen (United Republic of Tanzania 2016b).

Konkrete Maßnahmen wurden zuletzt v. a. über das *Transport Sector Investment Programme* (TSIP) zwischen 2007 und 2017 unter Beteiligung verschiedener Behörden finanziert und (teilweise) umgesetzt (PZI/MWTC/16). Mit dem übergeordneten Ziel, die Inklusion benachteiligter sozialer Gruppen zu erreichen, beinhaltete das TSIP u. a. Maßnahmen zur Stimulierung lokaler und internationaler Investitionen im Verkehrsbereich, dabei die Förderung von öffentlich-privaten Partnerschaften, der Auf- und Ausbau verkehrsrelevanter Infrastrukturen sowie allgemein die Förderung eines effizienten Transportwesens. Für Dar es Salaam sah das TSIP die Lösung der Stauproblematik durch die Fertigstellung der ersten DART-Phase, den Ausbau von zwei Hauptverkehrskreuzungen, den Bau von Straßen inklusive einer weiteren Ringstraße, die Etablierung der Koordinierungsbehörde DUTA sowie die (inzwischen erfolgte) Fertigstellung der Nyerere Bridge vor, welche für eine bessere Straßenanbindung des östlichen Stadtbezirks Kigamboni sorgen soll (United Republic of Tanzania 2013a, vii u. xi). Diese verschiedenen Investitionen im Verkehrsbereich sind zudem in einem größeren Zusammenhang zu sehen, da sie in andere Politikfelder hineinspielen:

“The 10 Year TSIP is intended to provide a critical contribution to the National Strategy for Growth and Reduction of Poverty (MKUKUTA), the National Development Plan, and the country’s aspired development to a middle income level status as envisioned in the Vision 2025” (United Republic of Tanzania 2013a, vi).

Ein weiterer Aspekt der Verkehrspolitik ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zwischen 1998 und 2011 hatte sich hierbei ein negativer Trend abgezeichnet, der sich anhand von Statistiken der tansanischen Verkehrspolizei nachweisen lässt: In diesem Zeitraum hatte die Zahl der Unfalltoten und -verletzten in Tansania annähernd kontinuierlich zugenommen (s. Abb. 16). Als wesentliche Faktoren von Verkehrsunfällen in Tansania werden im Kriminalitäts- und

⁸⁷ Genannt werden u. a.: ein bis zum Jahr 2020 zu formulierender *Urban Land Use Plan*, der auch Mobilitätsbedarfe für neu entstehende Siedlungen berücksichtigt, die Formulierung von Empfehlungen für einen *Transport Master Plan* bis zum Jahr 2021 und die Integration intermediärer Verkehrsmittel und des nicht-motorisierten Verkehrs bis zum Jahr 2019.

Verkehrsbericht der tansanischen Polizei aus dem Jahr 2016 sowie in einem SUMATRA-Bericht aus dem Jahr 2017 verschiedene Aspekte des Fahrverhaltens der Verkehrsteilnehmer, verkehrsuntaugliche Fahrzeuge und Bedingungen der Verkehrsinfrastruktur genannt (United Republic of Tanzania 2016c, 43; SUMATRA 2017, 33).

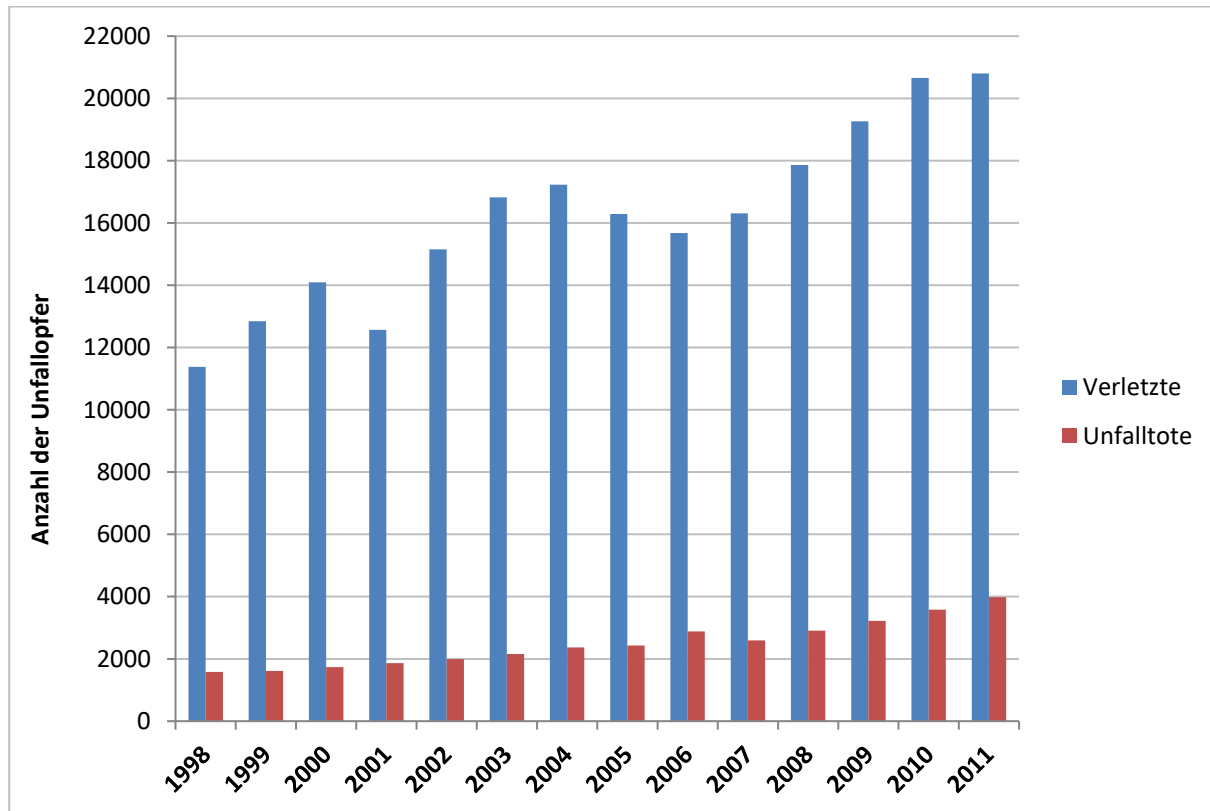


Abb. 16: Verletzte und Tote bei Verkehrsunfällen in Tansania zwischen 1998-2011

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach African Development Bank (2013, 43), basierend auf Statistiken der tansanischen Verkehrspolizei

In Reaktion darauf wurde im Jahr 2009 eine *National Road Safety Policy* zur Verbesserung der Verkehrssicherheit formuliert und dies mit dem Ziel, die Anzahl der jährlichen Verkehrsunfälle ausgehend vom Basisjahr 2008 bis zum Jahr 2015 um mindestens 25% zu reduzieren. Diese beinhaltet verschiedene Vorschläge für konkrete Maßnahmen, die unter der Federführung der *National Road Safety Council* (NRSC) umgesetzt werden sollten: Die Policy schlägt u. a. vor, den Zustand der tansanischen Straßen zu verbessern, durch bessere Kontrollen die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen, die Fahrerausbildung und Führerscheinprüfung zu optimieren, die Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote zu fördern und generell das öffentliche Bewusstsein für Verkehrssicherheit zu stärken (United Republic of Tanzania 2009, 15ff. u. 31ff.; SUMATRA 2017, 47). Angesichts hoher Unfallzahlen der Motorrad-Taxis (s. Kap. 4.4.1.2) spielt die Richtlinie damit auch für diesen Teilbereich der Verkehrspolitik eine wichtige Rolle. Es ist zwar unklar, inwieweit dies in Zusammenhang mit den im Kontext der Policy getroffenen Maßnahmen steht – z. B. mit einigen inzwischen durchgeführten medialen Kampagnen zur

Verkehrssicherheit (*Tanzania Daily News*, 29.12.2017). Allerdings ist seit dem Jahr 2014 wieder ein annähernd kontinuierlicher Rückgang der insgesamt in Tansania registrierten Unfälle sowie der Verkehrstoten und -verletzten zu verzeichnen (s. Abb. 17).

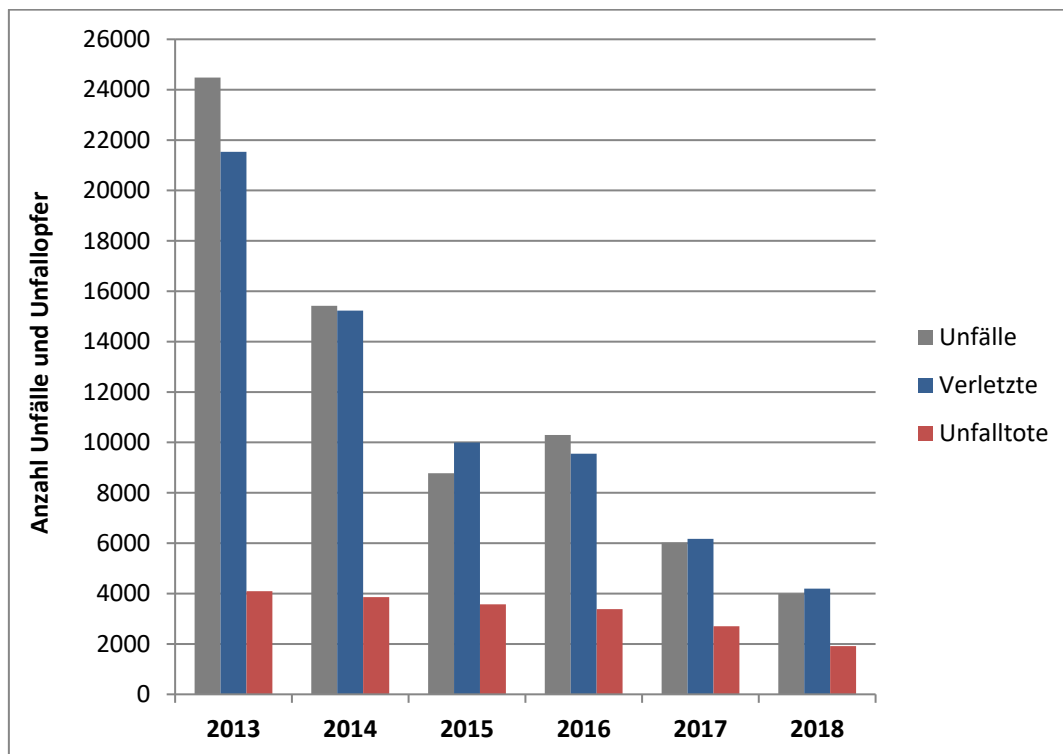


Abb. 17: Verkehrsunfälle, Verletzte und Unfalltote in Tansania zwischen 2013-2018

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach United Republic of Tanzania (2019, 74), basierend auf Statistiken der tansanischen Verkehrspolizei

4.4 Das Feld der Motorrad-Taxis: Soziale Praktiken, Relationen und Regulierungsformen

Das Kapitel stellt die Ergebnisse der Arbeit in deskriptiv-analytischer Weise dar. Dabei werden die im empirischen Material identifizierten sozialen Praktiken, Relationen und Regulierungsformen des Motorrad-Taxi-Feldes herausgearbeitet. Dazu ist das Kapitel entlang der sechs empirischen Analysekategorien strukturiert, die auf Grundlage des GT-basierten Vorgehens (s. Kap. 4.2.2) entwickelt wurden: In Kapitel 4.4.1 wird zunächst die Herausbildung des Feldes nachgezeichnet. Daran anschließend arbeitet Kapitel 4.4.2 die biographischen Hintergründe der Dienstleistungsanbieter, ihre Fahrzeugzugänge und ihre Berufseinstiege heraus, bevor Kapitel 4.4.3 das Angebot der Motorrad-Taxis als ökonomische Praxis betrachtet. In Kapitel 4.4.4 wird die Organisation der Motorrad-Taxi-Dienstleistung dargestellt und gezeigt, welche Praktiken der Selbstregulierung daraus hervorgegangen sind. Kapitel 4.4.5 betrachtet die Praktiken staatlicher Regulierung, mit denen seit etwa 2010 versucht wird, die Motorrad-Taxi-Dienstleistung zu formalisieren und zu kontrollieren. In Kapitel 4.4.6 werden abschließend verschiedene Formen der konflikthaften und kooperativen Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen

öffentlichen und privaten Akteuren des Feldes nachgezeichnet. Deren Praktiken zielen einerseits auf die Durchsetzung spezifischer Interessen und andererseits auf eine allgemeine Verbesserung des Motorrad-Taxi-Angebots ab.

4.4.1 Herausbildung des Feldes

Die in Kapitel 4.3 beschriebenen Zusammenhänge stellen wesentliche Ausgangsbedingungen des Aufkommens und der Verbreitung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam dar. In diesem Kapitel wird gezeigt, wie sich vor diesem Hintergrund ein spezifisches Feld der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam herausgebildet hat. Dazu wird zunächst das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und die Aneignung des städtischen Raumes durch ihre Anbieter skizziert (Kap. 4.4.1.1). In Kapitel 4.4.1.2 werden anschließend die Funktionen der Motorrad-Taxis im Kontext städtischer Mobilität dargestellt sowie ihre Effekte und ihre öffentliche Wahrnehmung herausgearbeitet. Kapitel 4.4.1.3 führt schließlich die zentralen Akteure des Feldes ein und bereitet damit die darauffolgende Analyse der sozialen Praktiken, Relationen und Regulierungsformen vor.

4.4.1.1 Entstehen der Dienstleistung und Aneignung des städtischen Raumes

Die Verwendung von Motorrädern zur Deckung von Mobilitätsbedarfen ist für sich genommen kein neues Phänomen in Tansania: Verkehrszählungen auf den Hauptverkehrsachsen der Morogoro Road, der Nyerere Road und der Kilwa Road, die im Rahmen einer Studie des Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) im Jahr 2002 durchgeführt wurden, deuten darauf hin, dass diese Mobilitätsform schon zum damaligen Zeitpunkt existierte. Unter den damals gezählten Fahrzeugen befanden sich zudem auch bereits motorisierte Dreiräder, obwohl anhand der Statistiken keine Unterscheidung zwischen Zwei- und Dreirädern möglich ist (SSATP 2002, 125). Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass die Mehrzahl der damals vorhandenen Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt noch als privates Motorrad (*Pikipiki*) genutzt wurde (s. unten). Weitere Schätzungen aus dem Jahr 2007 zeigen, dass zu diesem späteren Zeitpunkt – bei einer Gesamtbevölkerung von ca. 3 Millionen Einwohnern – bereits rund 30 Motorräder auf 1.000 Einwohner kamen, wobei in diesen Statistiken ebenfalls keine Unterscheidung zwischen den Fahrzeugtypen getroffen wird (JICA 2008a; JICA 2008b, Technical Report 6, 18).⁸⁸

⁸⁸ Es ist anzumerken, dass die so zustande kommende Gesamtzahl von rund 90.000 Motorrädern (inkl. Dreirädern) für das Jahr 2007 angesichts der im Folgenden dargestellten jährlichen Importstatistiken relativ hoch erscheint, zumal davon ausgegangen werden muss, dass zwar ein Großteil, aber längst nicht alle der importierten Fahrzeuge in Dar es Salaam verbleiben.

Die Fahrzeug-Importstatistiken der TRA verdeutlichen, dass es in Tansania tatsächlich erst zu diesem Zeitpunkt allmählich zu einem stärkeren Wachstum von motorisierten Zwei- und Dreirädern kam (s. Abb. 18 u. Abb. 19): Bis zum Jahr 2010 nahm die Zahl jährlich importierter Motorräder kontinuierlich zu und hielt sich bis 2013 auf hohem Niveau von über 100.000 Fahrzeugen pro Jahr. Im Jahr 2014 stieg die Zahl auf einen Rekordwert von rund 175.000 importierten Zweirädern an. Auch für die motorisierten Dreiräder (*Bajaj*)⁸⁹ nahmen die Importzahlen annähernd kontinuierlich zu, wobei die Zahlen im Vergleich deutlich geringer ausfallen. Gegenwärtig sind weder für Dar es Salaam (INF/SUMATRA/18; PZI/KMC/1+2/16) noch für Tansania insgesamt exakte Zahlenwerte registrierter Fahrzeuge verfügbar.⁹⁰ Die World Health Organization (WHO) führt in ihrem *Global Status Report on Road Safety* für das Jahr 2016 allerdings einen Wert von landesweit knapp 1,3 Millionen registrierten Zwei- und Dreirädern an (WHO 2018). Der Director General der SUMATRA-Behörde bestätigte diese Kennziffer und erläuterte, dass rund 10% davon motorisierte Dreiräder gewesen seien. Von den Fahrzeugen seien zu diesem Zeitpunkt über 90% für kommerzielle Taxi-Dienstleistungen eingesetzt worden (PZI/SUMATRA/2/16). Bis November 2018 war die Gesamtzahl der in Tansania verfügbaren Motorrad-Taxis den Angaben des SUMATRA-Director of Road Licensing zufolge auf 1,8 Millionen gestiegen (INF/SUMATRA/18).

Für die konkreten Anfänge des Einsatzes von Motorrädern für das Anbieten von Taxi-Dienstleistungen in Tansania finden sich zwar keine eindeutigen Belege. Allerdings ist das in Dar es Salaam verbreitete Narrativ, dass diese zunächst Anfang der 2000er Jahre im Grenzgebiet zu Uganda aufkamen – in Uganda hatten sich die Motorrad-Taxis schon in den 1990er Jahren durchgesetzt (s. Kap. 2.3.1). Über Zeit gelangte die Dienstleistung – zusammen mit ihrer Bezeichnung *Bodaboda* – von dort in die Stadt Bukoba im nordwestlichen Tansania. Hier etablierte sie sich schnell als Mobilitätsform und Anbieter begannen damit, die dort bereits existierende Fahrrad-Taxi-Dienstleistung zu ergänzen. Ähnlich zum früheren Aufkommen der anfangs nicht regulierten Daladala-Dienstleistung lässt sich auch für die Etablierung der Moto-Taxis festhalten, “[that] there was the demand and they took up the demand as an opportunity to them” (PZI/SUMATRA/1/16). Aufgrund der wahrgenommenen Vorteile verbreiteten sich die Motorrad-Taxis (zunächst die Zweiräder) relativ schnell auch in anderen Landesteilen und boten nach und nach in immer weiteren Orten ihre Dienstleistung an.

⁸⁹ Der in Tansania verbreitete Name leitet sich vom gleichnamigen indischen Hersteller dieser Fahrzeuge ab. Neben den Bajaj sind allerdings noch weitere Fahrzeughersteller auf dem tansanischen Markt vertreten.

⁹⁰ Salum et al. (2019, 189) nennen eine Zahl von insgesamt rund 300.000 in Dar es Salaam registrierten Motorrädern für das Jahr 2016. Von diesen seien die meisten als Motorrad-Taxis verwendet worden. Eine Unterscheidung zwischen Bodaboda und Bajaj geht aus den Angaben nicht hervor. Unklar ist, warum die offiziellen Importzahlen im Jahr 2015 zurückgegangen sind. Dies könnte möglicherweise mit Effekten der Marktsättigung erklärt werden, auf unvollständige Statistiken zurückgeführt werden oder eine Folge strengerer Kontrollen und Antikorruptionsmaßnahmen der im Jahr 2015 neu gewählten Landesregierung sein. In Folge Letzterer kam es zu Entlassungen von Mitarbeitern der Hafenaufsicht in Dar es Salaam, wo alle importierten Fahrzeuge entladen werden (*Daily Nation*, 9.12.2015). Für die beiden letztgenannten Punkte spricht außerdem, dass auch die Importzahlen privater Pkw im Jahr 2015 zurückgegangen sind (s. Abb. 13).

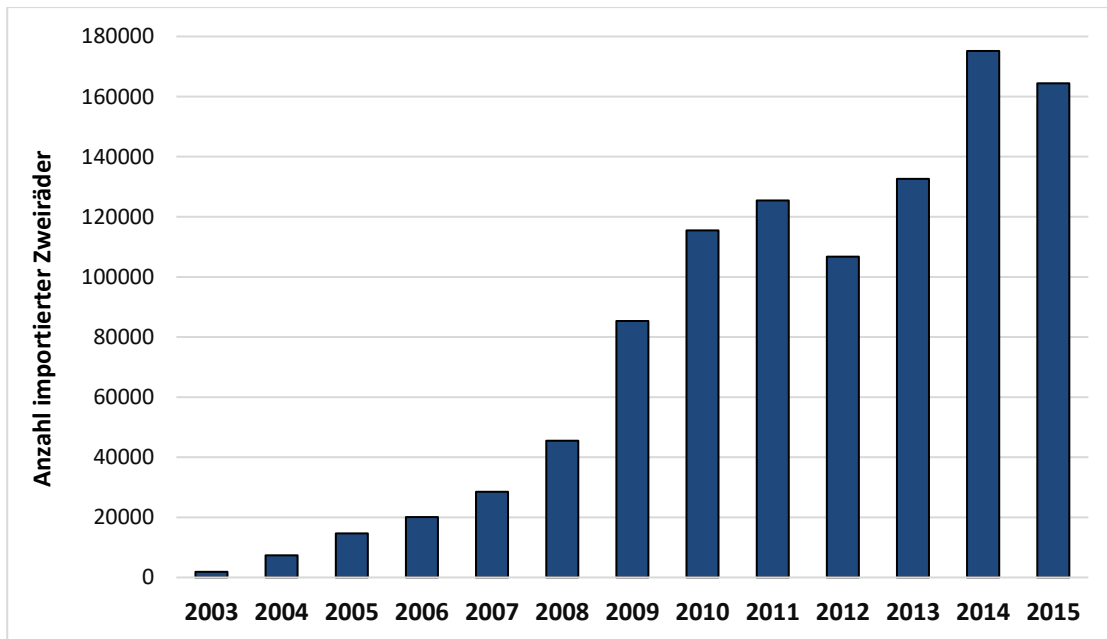


Abb. 18: Jährliche Importe motorisierter Zweiräder zwischen 2003-2015

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach Mwakala & Haixiao (2014, 431) und AAT (2016, 9), basierend auf Statistiken der TRA

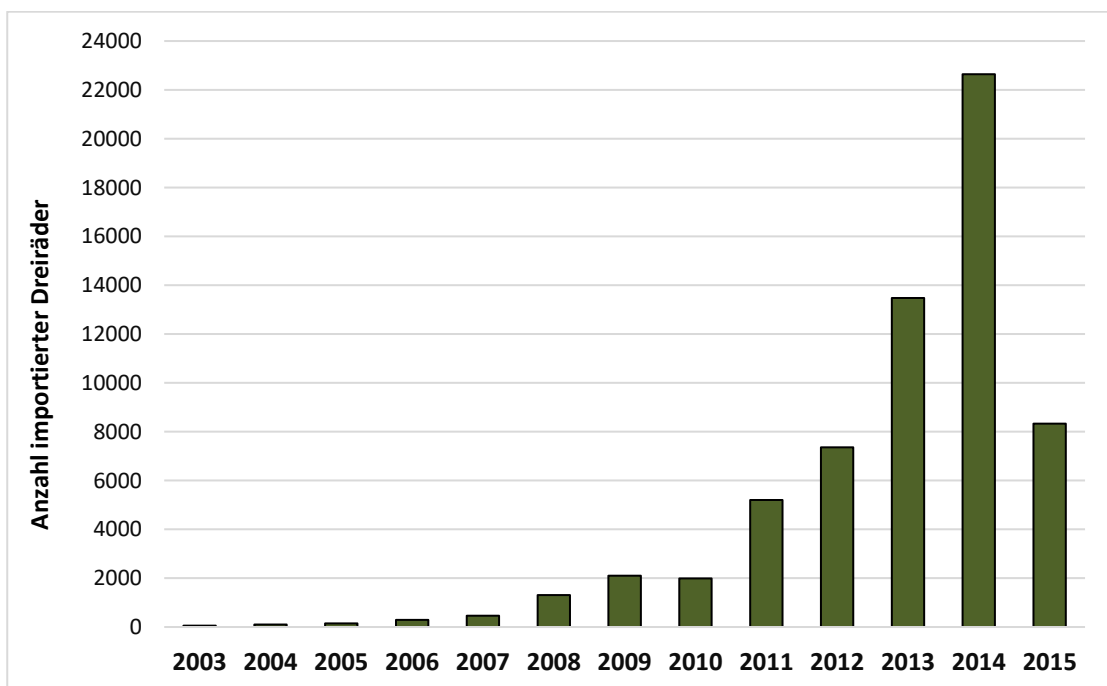


Abb. 19: Jährliche Importe motorisierter Dreiräder zwischen 2003-2015

Quelle: Eigener Entwurf, zitiert nach Mwakala & Haixiao (2014, 431) und AAT (2016, 9), basierend auf Statistiken der TRA

Die Verbreitung der Fahrzeuge lässt sich u. a. mit der zunächst fehlenden staatlichen Regulierung sowie mit Steuererleichterungen für die Branche erklären – die nationale Regierung hatte relativ schnell deren Bedeutung für den Arbeitsmarkt erkannt (PZI/SUMATRA/1+2/16;

PZI/UDSM/16). Die günstigen Bedingungen führten dazu, dass Privatleute damit begannen, in die Branche zu investieren, Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und zu vermieten:

“Of course, big dealers ... found that you can have ten motorcycles, which will give you some money ... tax-free money. Instead of having a bus which will be confined somewhere and where ... the fares are regulated you better go for motorcycles where fares are not regulated, you see? So, it attracted big business men to import motorcycles and flood the market” (PZI/SUMATRA/2/16).

Ähnliches gilt für die motorisierten Dreiräder, deren Aufkommen sich zeitlich ebenfalls nur ungenau bestimmen lässt. Es ist anzunehmen, dass ihre Nutzung für kommerzielle Taxi-Dienstleistungen zunächst in Dar es Salaam entstand. Weinstock und Mutta (2009, 10f.) liefern in ihrer Beschreibung der Bajaj-Dienstleistung Anhaltspunkte dafür. Demnach gab es bereits in den 1990er Jahren eine (vermutlich) sehr überschaubare Zahl motorisierter Dreiräder in Dar es Salaam. Diese ersten Bajaj wurden vom tansanischen Roten Kreuz an körperlich eingeschränkte Menschen verteilt, um diesen eine bessere Mobilität im Alltag zu ermöglichen. Ein Empfänger eines dieser ersten Fahrzeuge begann dann damit, im Stadtteil Mwenge Fahrgäste zwischen einem großen Busterminal für den Nahverkehr und den nahegelegenen Arbeitsplätzen zu transportieren. Da dieser Service im Vergleich zur normalen Taxi-Dienstleistung deutlich günstiger angeboten werden konnte, fanden sich schnell Kunden und daraufhin auch weitere Anbieter. Bis zum Jahr 2007 lagen die landesweiten Importzahlen der Bajaj zwar noch bei deutlich unter 1.000 Fahrzeugen pro Jahr; allerdings nahmen sie in der Folgezeit stärker zu (s. Abb. 19). Aus der subjektiven Sicht eines Bajaj-Fahrers aus dem Stadtteil Mikocheni wird diese Entwicklung grob bestätigt. Dieser erinnerte sich “[that] the Bajaji they started here 2006-2007. Somewhere there is when they ... [got] into Dar es Salaam ... But they became more. 2009-2010 there were more Bajaji” (PZI/Rashid/16 [PM]; s. Abb. 20).⁹¹

Das rapide Wachstum der im Land verfügbaren Fahrzeuge hat inzwischen zu starker Konkurrenz geführt und zumindest in Dar es Salaam zeigen sich erste Anzeichen für eine allmähliche Sättigung des Marktes (s. Kap. 4.4.3). Wie den Kennzahlen der Fahrzeugimporte entnommen werden kann, gestaltete sich die Situation vor rund zehn Jahren, als die Motorrad-Taxis relativ neu waren, noch deutlich anders. Ein Bodaboda-Fahrer, der seit 2008 im Stadtteil Kimara arbeitet und dort mit drei anderen Fahrern einen der ersten Motorrad-Taxistände gegründet hat, verdeutlichte in einem Interview die Bedingungen des Geschäfts zum damaligen Zeitpunkt:

“So, he came officially in 2008 ... to work as a Bodaboda [driver] now. So, when he started there, he had so many customers who ... [were] just ... going interior [i.e. upcountry] and because they ... [were] four [drivers] and their ... [motorcycle] was ... very strong ... he had some customers from here up to Bagamoyo. From [Kimara II] ... to Bagamoyo ... Also, from Bagamoyo he ... [had] some customers [who went] to the airport [in Dar es Salaam] ... So, by that time there were

⁹¹ Um die Anonymität der Gesprächspartner zu bewahren, wurden alle Klarnamen durch Pseudonyme ersetzt.

so ... many customers because they were only four [drivers] and the Chinese company⁹² wasn't here" (PZI/Ally/16 [PM]).⁹³



Abb. 20: Bajaj an einer Bushaltestelle in Magomeni im Jahr 2009

Quelle: Eigene Aufnahme (2009)

Räumliche Aneignung

Auf gesamtstädtischer Ebene zeigt sich, dass die Motorrad-Taxi-Dienstleistung inzwischen in allen Teilgebieten Dar es Salaams angeboten wird, womit sich der in Literatur, Medienberichten und amtlichen Statistiken thematisierte Wachstumstrend im Feld bestätigt. Die Motorrad-Taxis decken sowohl innerstädtische Wohngebiete, Geschäfts- und Verwaltungsviertel als auch randstädtische Siedlungsgebiete ab und sind an allen für eine Taxi-Dienstleistung strategisch relevanten Orten präsent (FELD/15/1).⁹⁴ Ihre Flexibilität erlaubt es ihnen, Nischen abzudecken, aber auch in Konkurrenz zu anderen Anbietern auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen zu treten und sich hierbei städtische Räume physisch und symbolisch anzueignen

⁹² Inzwischen sind verschiedene Motorradtypen verfügbar. Die günstigsten Fahrzeuge sind bereits für einige Hundert US-Dollar zu bekommen. Motorisierte Dreiräder sind dagegen wesentlich teurer und kosten in neuem Zustand rund 3.000 US-Dollar, wie Nachfragen des Autors bei mehreren Fahrzeughändlern im Stadtteil Kariakoo ergaben.

⁹³ Um die Lesbarkeit der direkten Zitate zu verbessern, wird an dieser Stelle und im Folgenden mit Auslassungen und Ergänzungen gearbeitet.

⁹⁴ Da die Bajaj weniger geländegängig sind als die Motorräder und hauptsächlich auf befestigten Straßen genutzt werden, gelten sie eher als städtisches Verkehrsmittel (vgl. Bishop & Amos 2015, 14; Bishop et al. 2019, 8; PZI/SUMATRA/1/16; PZI/UDSM/16; Starkey 2016b, 12; s. unten). Wie eigene Einblicke gezeigt haben, bieten die Bajaj ihre Dienstleistung inzwischen aber auch in kleinen und mittelgroßen Städten in Tansania an, z. B. in Korogwe – einer Stadt mit knapp 70.000 Einwohnern, durch welche die Hauptverkehrsverbindung in den Norden des Landes führt – und in der Stadt Moshi (ca. 185.000 Einwohner) in der Kilimanjaro-Region. In ländlichen Gebieten und kleinen Orten sind dagegen fast ausschließlich Bodaboda zu finden (FELD/16/1; United Republic of Tanzania 2013b, 41 u. 53).

(s. Kap. 4.4.1.2, Kap. 4.4.3.1 u. Kap. 4.4.4.1). Insbesondere in der Anfangsphase des Aufkommens der Motorrad-Taxis haben sich die Anbieter der Dienstleistung diese Räume in informeller Weise, d. h. ohne behördliche Registrierung, erschlossen (s. Kap. 4.4.4.1 u. Kap. 4.4.6.1).

Im Rahmen einer Mitte 2016 durchgeführten – allerdings bei weitem nicht vollständigen und flächendeckenden – Erhebung eines vom Regional Commissioner der Region Dar es Salaam gegründeten Motorrad-Taxi-Komitees (s. Kap. 4.4.6.3) wurden insgesamt 756 Taxistände bzw. Fahrergruppen in den dabei berücksichtigten Unterbezirken der Stadt ermittelt. Auf Grundlage der vom Komitee insgesamt erfassten 28.716 Motorrad-Taxis (23.973 Bodaboda und 4.743 Bajaj) lässt sich ein Median von 25 Mitgliedern pro Gruppe berechnen. Von den 756 Fahrervereinigungen gaben insgesamt 57 eine Mitgliederzahl von über 100 und bis zu 350 an (DOK/Komitee/16/1). Karte 3 zeigt in Auszügen die Verteilung der Bodaboda und Bajaj für die Unterbezirke Dar es Salaams und verdeutlicht dabei ihre nahezu flächendeckende Verfügbarkeit (Karte 2).⁹⁵

An den Taxiständen, die – mit Ausnahme eines Bajaj-Taxistands auf dem Busbahnhof *Simu 2000* im Unterbezirk Sinza – weder markiert noch durch infrastrukturelle Komponenten (z. B. Verkehrsschilder, Bordsteine) klar abgegrenzt sind, parken Bajaj und Bodaboda meistens separat. Oft liegen die Taxistände beider Fahrzeugtypen auch nah beieinander oder beide Angebotsformen teilen sich einen Taxistand (FELD/15/1). Die Erhebungen des Motorrad-Taxi-Komitees ergaben 533 Bodaboda-Taxistände, 88 Bajaj-Taxistände und 135 gemischte Taxistände (DOK/Komitee/16/1).

Diese befinden sich entlang von Haupt- oder wichtigen Nebenstraßen und dabei oft in strategisch günstiger Lage, wie z. B. an Bushaltestellen, vor Märkten, Gebäuden mit administrativen Funktionen, Einzelhandelsgeschäften oder an anderen Orten mit potenziell hohem Aufkommen an Fahrgästen. Auch innerhalb von Wohn- oder Geschäftsvierteln befinden sich Taxistände an den Verbindungsstraßen, Zufahrten und Knotenpunkten, wo sie sich Räume auf und entlang von Straßen und Grundstücken erschlossen haben (FELD/15/1). Obwohl offiziell verboten, sind auch im Stadtzentrum zahlreiche Motorrad-Taxis vorzufinden und auch dort existieren (informelle) Taxistände (s. Kap. 4.4.5.2). Trotz fehlender Infrastruktur sind die Taxistände der Motorrad-Taxis als solche zu erkennen, da dort zumeist mehrere Fahrzeuge parken (FELD/15/1; s. Abb. 26 u. Abb. 27 in Kap. 4.4.4.1).

Die Taxistände ergänzen sich oft mit anderen räumlichen Funktionen und dies erlaubt beispielsweise die intermodale Verkehrsmittelnutzung an Bushaltestellen oder die Nutzung eines Motorrad-Taxis für den Transport von Einkäufen, z. B. dann wenn sich ein Taxistand in der Nähe eines lokalen Marktes befindet (FELD/15/1; FELD/16/2+3; FELD/16/8). Die Taxistände können aber auch in Konkurrenz zu anderen räumlichen Nutzungsformen treten (z. B. Taxistände anderer Anbieter, Parkplätze, Straßenhandel, Verkaufsflächen von Anlieger-

⁹⁵ Für die innerstädtischen Unterbezirke liegen keine Daten vor.

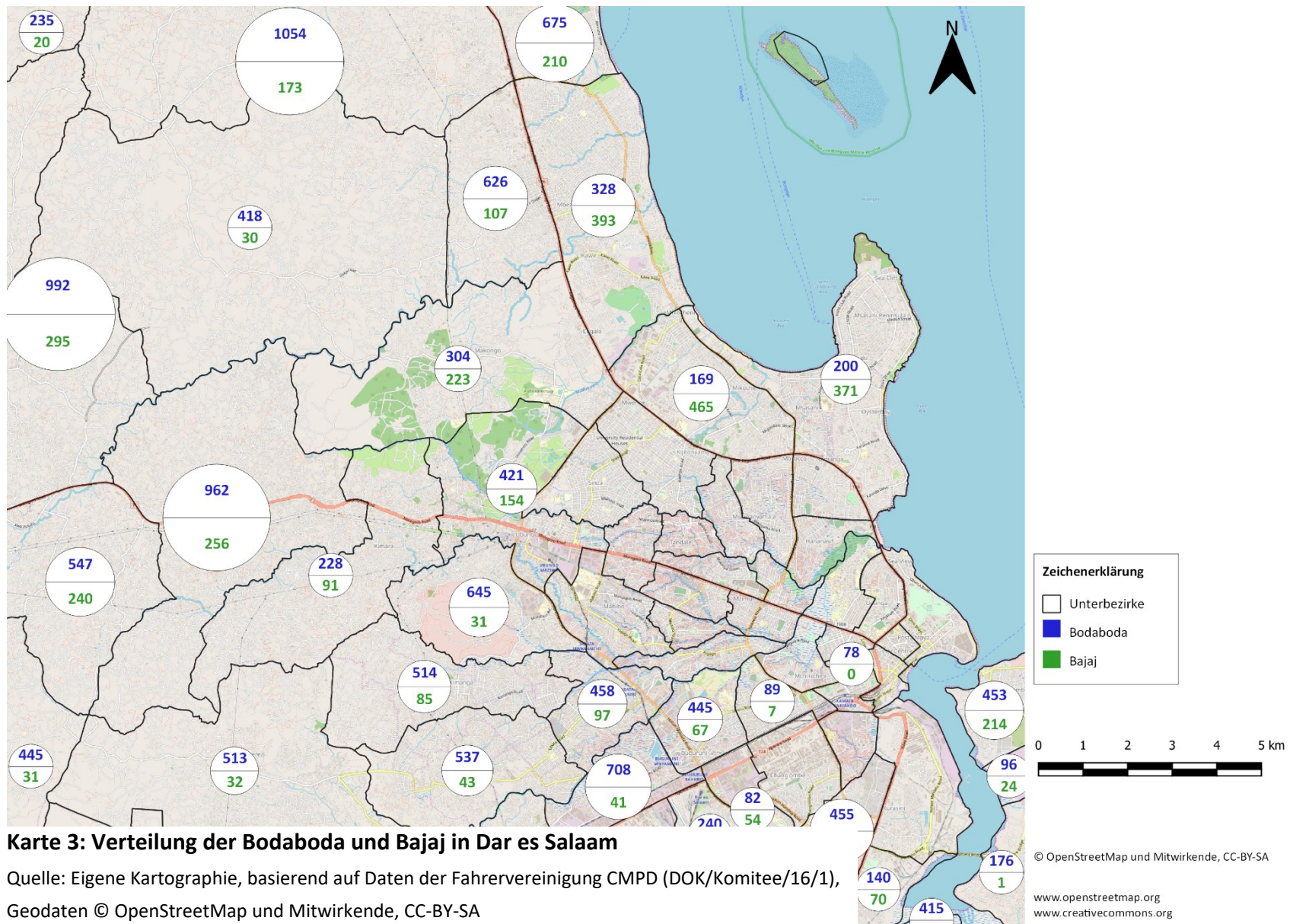
Geschäften). Aus diesem Grund stellt das (zunächst meist informelle) Etablieren, Organisieren und Verteidigen eines bestimmten angeeigneten Raumausschnitts eine wichtige Funktion von primären Fahrervereinigungen dar (s. Kap. 4.4.4). Die inzwischen erfolgende formelle Anerkennung der Taxisstände durch die Behörden (s. Kap. 4.4.5) stellt hingegen keinen vollständigen Schutz vor Konkurrenz um den jeweiligen Raumausschnitt her. Für das Aneignen und Verteidigen einer Lokalität spielen – neben räumlichem und symbolischem Kapital – die physische Präsenz der Fahrer sowie ihrer Fahrzeuge eine entscheidende Rolle (s. Kap. 4.4.4.1).

Nicht nur durch das Besetzen einer bestimmten Lokalität, sondern auch über das Fahren selbst findet eine Aneignung städtischer Räume statt (s. Abb. 21). Durch die Teilnahme am Verkehr, das Nutzen von Fahrspuren und das Befahren bestimmter Routen zeigen die Motorrad-Taxis Präsenz, müssen sich mit anderen Verkehrsteilnehmern abstimmen und sich auch gegenüber diesen behaupten. Ein wesentlicher Vorteil der Bodaboda aber auch der Bajaj ist, dass sie aufgrund ihrer geringen Größe und Wendigkeit zügig durch dichten Verkehr navigieren können und damit anderen Verkehrsmitteln überlegen sind (FELD/16/4-7).



Abb. 21: Motorrad-Taxis im Einsatz

Quelle: Eigene Aufnahmen (2016, 2018)



4.4.1.2 “Because public transport is not adequate”: Funktionen, Effekte und öffentliche Wahrnehmung der Motorrad-Taxis

Im Folgenden werden die Funktionen der Motorrad-Taxis und die mit ihnen verbundenen und assoziierten Effekte skizziert. Auch die öffentliche Wahrnehmung und (mediale) Darstellung der Motorrad-Taxis wird dabei berücksichtigt, denn es ist davon auszugehen, dass der öffentliche Diskurs nicht unwesentlich für die Nutzung und Bereitstellung der Dienstleistung sowie den staatlichen Umgang mit den Motorrad-Taxis ist.

Funktionen

Bodaboda “are found in urban and peri-urban areas, where they are used by males and females, young and old, commuters, business-people, students, school children, and so on, of all social classes. They are also found in rural areas, where they are often the most common form of motorised transport” (Bishop & Amos 2015, 13). Mit dem Unterschied, dass die Bajaj in den ländlichen Gebieten in Tansania (noch) nicht so stark vertreten sind, gilt diese grobe Charakterisierung aber weitgehend für die Motorrad-Taxis insgesamt (Bishop & Amos 2015, 14). Weitere Unterschiede zwischen beiden Fahrzeugtypen ergeben sich aus der Materialität der Fahrzeuge:

“The ... difference is first [that] the Bajaj tricycle ... they are slower, they can’t run fast, while Bodaboda can run very fast ... And the second is [that] the motor-tricycle cannot access all areas. They need better roads. So ... in [inner settlement] areas like Kimara, Mbezi Mwisho there it’s all hilly. Hilly terrain. Bodaboda can go there and pick passengers. Bajaji cannot. Bajaji they ... need a relatively flat ... terrain. But [in] hilly areas they can’t survive. So ... their prevalence is lower [there]” (PZI/UDSM/16).

Darüber hinaus sind die Bodaboda noch mehr als die Bajaj – aber bei höherem Sicherheitsrisiko – in der Lage, bei dichtem Verkehr oder Stausituationen ihre Fahrgäste schnell an ihr Ziel zu bringen (PZI/UDSM/16): In Dar es Salaam “[m]ost of the city’s residents prefer bodabodas to commuter buses because they can more easily weave through traffic jams” (*Urban Africa*, 29.4.2014). Die Bajaj bieten dagegen einen höheren Komfort und können anders als die Bodaboda legal drei Fahrgäste zugleich befördern – eine Eigenschaft, die beispielsweise bei Zubringer- und Verteilerfahrten von Fahrgästen genutzt wird, um sich den Fahrpreis zu teilen und die zugleich eine Ausdifferenzierung des Bajaj-Angebots ermöglicht (INF/Vincent/18; PZI/UDSM/16; s. Kap. 4.4.3.1).

Weitgehend unabhängig von diesen Unterschieden erfüllen die Motorrad-Taxis eine Reihe wichtiger Funktionen im städtischen Kontext von Dar es Salaam (vgl. Kap. 2.3.3): z. B. Zubringer-Dienstleistungen, Start-Ziel-Fahrten, Erreichbarkeit nicht-erschlossener oder unterversorgter Gebiete (s. Abb. 22). Dabei lassen sich im Vergleich zu den oftmals überfüllten Bussen ein höherer Fahrkomfort und insbesondere im Vergleich zur Autotaxi-Dienstleistung

deutlich geringere Fahrpreise als Gründe für ihre Nutzung nennen. Eine weitere Funktion ist die Nutzung der Motorrad-Taxis für Kurier-Dienstleistungen (Barber & Rettie 2015, 10; Bishop & Amos 2015, 17; INF/Silvester/15; INF/SUMATRA/18; INF/UDSM/15; PZI/John/16; PZI/Juma/1/16). Diese Funktionen stehen wiederum auch in engem Zusammenhang mit dem weiter oben dargestellten Kontext, denn die Kombination aus stadträumlicher Entwicklung einerseits und den spezifischen Bedingungen der städtischen Mobilität andererseits schaffen Angebotslücken, die von den Motorrad-Taxis gefüllt werden können:

“70% of Dar es Salaam is unplanned ... informal settlements. So, there are no clear roads etc. So, those people [there] they depend ... on this [mode of transport]. But also, there are routes that are not profitable. Daladala have been allocated with those routes but they don't go there frequently. So, people start using Bodaboda and Bajaj. And as a result, then the Daladala loses more passengers and they stop the services. So ... [those areas] are left with mostly motor-tricycles. So, their main area, their main ... demand area is areas that are not ... adequately served by public transport; [also areas] where people need to go and get somewhere very fast and where people want to beat congestion ... And if you want door-to-door service also ... [motorcycle-taxis] provide that service ... In low-density areas people are rich and have their own vehicles. But still there are school children, there are employees, there are people. So, also in those areas people prefer motorcycle-taxis because public transport ... is not adequate” (PZI/UDSM/16).



Abb. 22: Motorrad-Taxis im randstädtischen Dar es Salaam

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Über diese ÖPNV-Dienstleistungen hinaus erfüllt das Motorrad-Taxi-Angebot auch in Dar es Salaam wichtige soziale und ökonomische Funktionen (s. Kap. 2.3.2). Denn neben dem Beitrag zur Verbesserung der Mobilität von Stadtbewohnern, wodurch Nutzer der Dienstleistung z. B. Arbeitsplätze, Märkte und soziale Dienstleistungen erreichen können, leistet es auch einen sozioökonomischen Beitrag für die Akteure der Anbieterseite. Das Motorrad-Taxi-Angebot erzeugt direkte und indirekte Arbeitsplätze und leistet potenziell einen Beitrag zum sozialen Aufstieg der in dieser Branche tätigen Transportarbeiter (Bishop & Amos 2015, 17; INF/RSA/15; s. Kap. 4.4.3.2). Die Vorteile, die das Arbeiten in der Branche haben kann, erläuterte ein Bajaj-Fahrer, der als Tagelöhner in einer der untersuchten Fahrervereinigungen tätig ist:

“He said that through Bajaji he has a connection with so many people ... That is the first one. And ... the second one, he helps the family through the Bajaji. What he earns he can [use to] help ... [the] family. And ... the third one, he pays the rent of where he stays through the Bajaji. And ... the fourth one, he said that he has a young brother ... who is at school. So, he is the one being responsible for paying the school fees” (PZI/William/16 [PM]).

Effekte und öffentliche Wahrnehmung

Die Motorrad-Taxis bringen somit positive Effekte für die städtische Mobilität in Dar es Salaam mit sich. Sie erfüllen eine Reihe wichtiger Ergänzungsfunktion und sie tragen zur sozioökonomischen Entwicklung bei, was nicht nur für die Bajaj, sondern auch für die Bodaboda gilt: “The sheer scale of boda boda as a transport system has increased mobility for both urban and rural Tanzanian settings and has also helped generate employment and contributed to the local economy” (FIA Foundation, 29.4.2015). Der öffentliche Diskurs spiegelt aber auch die negativen Effekte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung wider. Letztere äußern sich in Problemen der Verkehrssicherheit, der Missachtung von Verkehrsregeln durch die Anbieter, möglichen gesundheitlichen Folgen des Arbeitens als Motorrad-Taxi-Fahrer, Lärm- und Schadstoffemissionen und in gewissem Umfang auch in einer Verstärkung der Stausituation in Dar es Salaam. Zwar liegen keine Daten zu den beiden letztgenannten Aspekten vor. Verfügbare Daten aus anderen Kontexten lassen jedoch darauf schließen, dass Lärm- und Schadstoffemissionen durch Motorräder und Autorikschas nicht zu unterschätzen sind (s. Kap. 2.3.4). Der immer wieder behauptete Negativbeitrag zur Stausituation (WS/NIT/18; WS/SUMATRA/18) ist nach Kenntnisstand des Autors allerdings bislang nicht untersucht worden.

Einer Studie der Weltbank zufolge werden die Bajaj von lokalen Behörden und der Öffentlichkeit zwar insgesamt positiver bewertet als die Bodaboda (vgl. PZI/SUMATRA/1/16). Doch auch in Bezug auf diese Fahrzeuge bestehen Schwierigkeiten, u. a. “in controlling on-street public transport activities ... reliance almost totally on traffic police to check the condition of vehicles and to check the behavior of drivers and their compliance with permit route conditions”. Des Weiteren hält das Dokument fest, dass für die Bodaboda zwar Ähnliches gilt.

Darüber hinaus seien diese aber “more numerous and are seen as more invasive, more dangerous to others and thus of more concern. Drivers are untrained, allegedly often unlicensed and generally unpredictable” (World Bank 2011, ohne Seiten).

Eine weitreichende Folge der wachsenden Motorrad-Taxi-Dienstleistung – und zugleich ein zentraler Faktor ihrer teils negativen Bewertung – ist die hohe Zahl der Verkehrsunfälle. Auch hier sind v. a. die Bodaboda involviert und dies insbesondere im ländlichen Raum. Beispielsweise verweisen Barber und Rettie darauf, dass “over 70% of all injuries suffered on rural roads [in Tanzania] involve a motorcycle and that boda boda riders have a 69% chance of being injured in any given year” (2015, 10). Betrachtet man die Unfallstatistiken von Motorrädern für Tansania – eine Unterscheidung zwischen Bodaboda und Bajaj wird hier nicht getroffen – dann zeigt sich, dass zwischen 2008 und 2013 die Anzahl der in Unfälle verwickelten Motorräder parallel zum oben gezeigten Wachstum der im Land registrierten Fahrzeuge kontinuierlich zugenommen hat (s. Abb. 23). Zwischenzeitlich führte diese Entwicklung sogar zu einem ernsthaften Problem in der medizinischen Versorgung von Unfallopfern in Dar es Salaam. Denn selbst die Kapazitäten des größten Krankenhauses des Landes, Muhimbili, sind dadurch stark strapaziert: “A lot of accidents [have happened], a lot of people, a lot of people have died and if you ... [have gone] through the newspaper recently you have seen [that] the Muhimbili Orthopaedic Institute they are complaining that they are overwhelmed because of the accidents caused by Bodaboda” (PZI/UDSM/16; s. auch *Tanzania Daily News*, 23.8.2016).

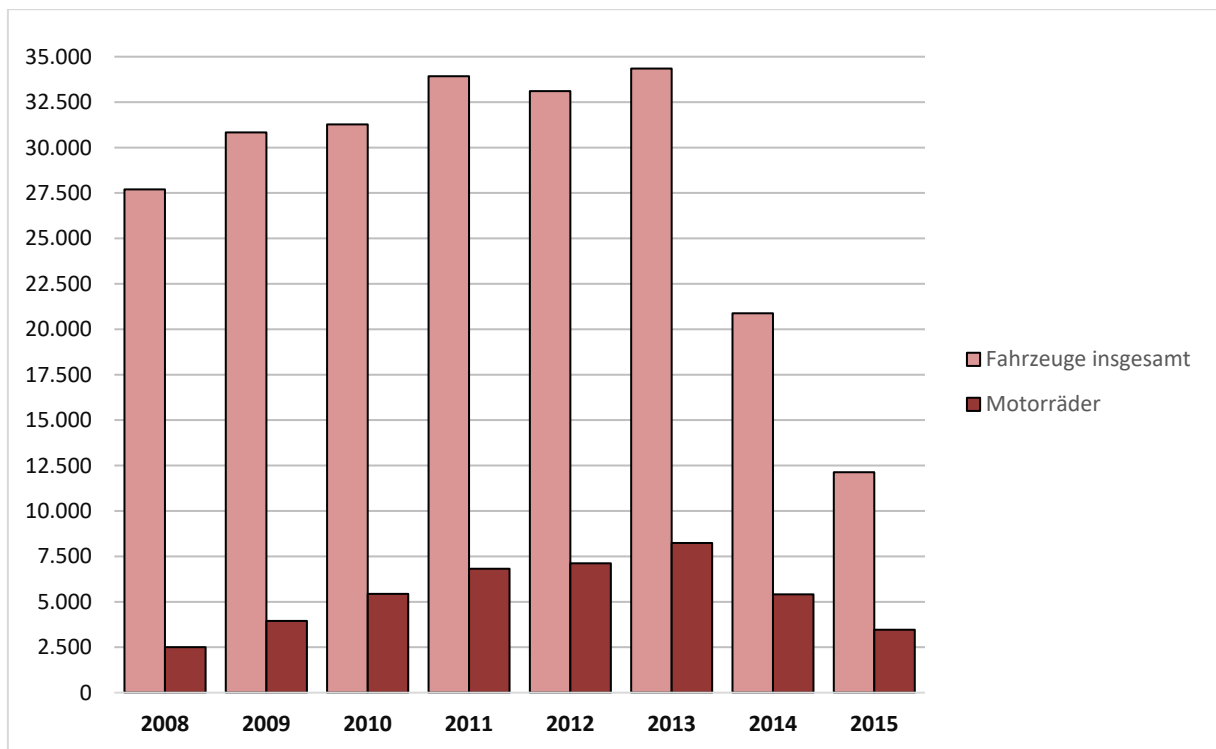


Abb. 23: Anzahl der in Unfällen verwickelten Fahrzeuge in Tansania

Quelle: Eigener Entwurf, basierend auf AAT (2016, 8) und United Republic of Tanzania (2016c, 37ff. u. 2019, 74)

Ein positiver Trend ist jedoch seit dem Jahr 2014 zu verzeichnen. Während im Jahr 2013 landesweit noch rund 23.850 Unfälle registriert worden waren, ging die Gesamtzahl 2014 auf 14.360 zurück. Im Jahr 2015 betrug die Gesamtzahl registrierter Unfälle rund 8.340. Auch die Zahl der Motorrad-Unfälle hat dabei abgenommen: Für 2014 wurden landesweit rund 4.300 Unfälle registriert, an denen Motorräder beteiligt waren. Im Jahr 2015 sank diese Zahl auf rund 2.750 registrierte Unfälle (vgl. AAT 2016, 8; United Republic of Tanzania 2016c, 37ff. u. 2019, 74).⁹⁶ Auch die für Dar es Salaam vorhandenen Statistiken für die Jahre 2013 und 2014 bestätigen den positiven Trend einer Reduzierung von Unfällen (s. Tab. 10).⁹⁷ Im Jahr 2019 veröffentlichte Statistiken der tansanischen Verkehrspolizei zeigen allerdings, dass zwischen den Jahren 2009 und 2018 insgesamt rund 8.000 Menschen bei Verkehrsunfällen mit Motorrädern getötet wurden – dabei wurden zugleich rund 35.000 Menschen schwer verletzt. Im Jahr 2018 wurden in diesem Zusammenhang landesweit 366 Verkehrstote registriert, was im Vergleich zu den Vorjahren einem deutlichen Rückgang entspricht (Bishop & Amos 2015, 18; *Tanzania Daily News*, 16.11.2019; United Republic of Tanzania 2016c, 39ff.).⁹⁸

Tab. 10: Motorrad-Unfälle in Dar es Salaam 2013 und 2014

	2013	2014
<i>Registrierte Unfälle in Dar es Salaam insgesamt</i>	<i>12.983</i>	<i>7.811</i>
Registrierte Unfälle mit Motorrädern	3.405	2.174
In Unfällen involvierte Motorräder	3.970	2.921
Registrierte Todesopfer	172	160
Registrierte Verletzungen	3.541	2.016

Quelle: Eigener Entwurf, zit. nach AAT (2015, 8)

Die Hintergründe der Unfälle sind zwar nicht in jedem Fall so eindeutig, wie ein lokaler journalistischer Beobachter suggeriert, in dem er auf Grundlage persönlicher Eindrücke und

⁹⁶ Die in den Statistiken von 2018 angeführten Zahlen weichen in geringem Umfang von den hier genannten Zahlen ab, bestätigen aber den Trend.

⁹⁷ Im Vergleich der Daten wird zudem deutlich, dass sich ein Großteil der registrierten landesweiten Motorrad-Unfälle im Jahr 2014 in Dar es Salaam ereignet hat. Dies liefert gewissermaßen ein Argument für die Hypothese, dass ein Großteil der in Tansania operierenden Motorrad-Taxi-Anbieter in der Region Dar es Salaam tätig sind.

⁹⁸ Es ist zu vermuten, dass die Dunkelziffer der Verkehrstoten in Tansania (rund 55,5 Mio. Einwohner) deutlich höher liegt: Im Global Status Report on Road Safety der WHO wird für das Jahr 2016 eine Gesamtzahl von landesweit 16.250 Verkehrstoten geschätzt. Die offiziellen Statistiken der tansanischen Verkehrspolizei nennen für diesen Zeitraum aber lediglich eine Zahl von rund 3.400 Verkehrstoten (vgl. United Republic of Tanzania 2019, 74; WHO 2018, 258). Zum Vergleich: Ähnliche Zahlenwerte sowie Diskrepanzen zwischen WHO-Schätzungen und offiziellen Statistiken ergeben sich auch für Tansanias Nachbarländer Kenia (rund 48,5 Mio. Einwohner) und Uganda (rund 41,5 Mio. Einwohner) (WHO 2018, 254 u. 173). Für Südafrika (rund 56 Mio. Einwohner) nimmt der WHO-Bericht für das Jahr 2016 eine Zahl von rund 14.500 Verkehrstoten an, was auch hier annähernd den offiziellen Daten entspricht (WHO 2018, 235). Für Deutschland schätzt die WHO die Anzahl der Verkehrstoten für das Jahr 2016 auf insgesamt rund 3.300, was annähernd den offiziellen Zahlen entspricht (WHO 2018, 151).

Gespräche mit Beteiligten vor allem das Verhalten der Fahrer, verkehrsuntaugliche Fahrzeuge, und auch mangelnde Erfahrung thematisiert:

“On our roads filled with reckless drivers and un-roadworthy vehicles, hardly a week passes by without coming across an accident involving some of the boda boda riders. [The interview partner] ... is only 18 years old, but he has been a boda boda rider for two years, which roughly means he was only 16 years when he started, a very young age by any standard” (*Tanzania Daily News*, 10.8.2015).

Diese konkreten Faktoren – ebenso wie die Missachtung von Regularien, Standards und Verkehrsregeln allgemein – die an späterer Stelle verdeutlicht werden, können aber als hypothetische Ursachen betrachtet werden. Zugleich erklären diese Aspekte die negative Wahrnehmung der Motorrad-Taxis durch die Öffentlichkeit und die Behörden (INF/SUMATRA/18). Ein Verkehrspolizist aus Kimara nahm während eines Gesprächs beispielsweise an, dass rund Dreiviertel aller Motorrad-Taxis nicht ausreichend lizenziert seien und sich generell nicht an die Verkehrsregeln hielten (INF/TrafficPolice/15/1; s. Kap. 4.4.5.2). Letzteres könnte eine Ursache dafür sein, dass den Statistiken der Verkehrspolizei zufolge ‚unvorsichtig agierende Motorradfahrer‘ für rund 24% aller im Jahr 2015 in Tansania registrierten Unfälle verantwortlich waren (United Republic of Tanzania 2016c, 43).⁹⁹ Auch eine aktuelle Studie, welche die Ursachen von Motorrad-Unfällen in Dar es Salaam untersucht, nennt das Fahrverhalten als zentralen Faktor (Salum et al. 2019). Ein weiterer Aspekt, der die öffentliche Meinung, aber auch die Bedingungen der Durchführung der Dienstleistung selbst beeinflusst, betrifft den Missbrauch der Fahrzeuge (v. a. der Zweiräder) für kriminelle Zwecke (*The Citizen*, 17.8.2013; *Urban Africa*, 29.4.2014):

“The Bodaboda [are] used a lot for crime now. It’s not very sure whether it is the Bodaboda drivers or [other] people using motorcycle. But a lot of crime ... is done by this this kind of motorcycles. So, there have been complaints but they are still with us” (PZI/UDSM/16).

Auch wenn die Fahrer von Bodaboda und Bajaj oftmals selbst Opfer krimineller Aktivitäten werden, indem ihre Fahrzeuge gestohlen werden (s. Kap. 4.4.6.3), trägt die Thematik zur negativen Wahrnehmung der Motorrad-Taxis bei. Dies beeinflusst auch die staatlichen Kontrollen und Maßnahmen zur Einschränkung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam, wie an späteren Stellen gezeigt wird (s. Kap. 4.4.5 u. Kap. 4.4.6).

⁹⁹ Aus den Statistiken geht nicht hervor, inwieweit die weiteren darin genannten Faktoren ebenfalls auf Motorrad-Fahrer zutreffen: u. a. ‚unvorsichtiges Fahren‘ (rund 22%), ‚gefährliches Fahren‘ (rund 13%), ‚unvorsichtiges Überholen‘ (rund 6%), ‚defekte Fahrzeuge‘ (rund 7%). Unterscheidungen zwischen privaten und kommerziellen Motorrad-Fahrern sowie zwischen Zwei- und Dreirädern werden in den Statistiken nicht getroffen (United Republic of Tanzania 2016, 43).

4.4.1.3 Zentrale Akteure des Feldes

Das Aufkommen der Dienstleistung, ihr Wachstum und der Aufbau von Organisationsstrukturen haben über Zeit zur Entstehung eines differenzierbaren sozialen Feldes geführt. Wie oben erläutert, ist ein Feld nach Bourdieu ein Kampffeld, das als relationaler Raum verstanden werden kann, in dem verschiedene soziale Akteure um Macht und Positionen ringen (s. Kap. 3.3.2). Für eine praxistheoretische Bestimmung des Feldes müssen die Grenzen des Feldes, sein Verhältnis zu anderen sozialen Feldern, die etablierten Praktiken und Institutionen, die relevanten Kapitalsorten und die Habitus der Akteure erfasst werden (s. Kap. 4.2.1). Dieses Unterkapitel widmet sich zunächst der Bestimmung der zentralen Akteure des Feldes. Deren Praktiken, Positionen und Relationen, relevante Kapitalsorten sowie soziale Institutionen werden im weiteren Verlauf der Analyse fokussiert. Das Feld der Motorrad-Taxi-Dienstleistung kann zunächst als gesellschaftlicher Teilbereich des ökonomischen Feldes (s. Kap. 3.3.3.3) verstanden werden. Dabei ist es Teil des Marktes der Mobilitätsdienstleistungen bzw. des “field of fare-paying passenger transport” (Khayesi et al. 2015, 70) auf dem zwischen dem Angebot von und der Nachfrage nach öffentlichen Mobilitätsoptionen vermittelt wird.

Wie die empirischen Einblicke zeigen, verfolgen im hier konzeptualisierten Feld der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam eine Reihe von Akteuren je spezifische Interessen. Die vorliegende Studie betrachtet im Kern die angebotsseitigen Akteure der Motorrad-Taxi-Dienstleistung (Fahrer/Anbieter, Fahrerorganisationen und Fahrzeugeigentümer/Investoren) sowie staatliche bzw. politische Akteure (s. Abb. 24). Diese letztgenannten auch im ‘Feld der Macht’ (s. Kap. 3.3.3.2) vertretenen Akteure haben in dem Sinne einen Einfluss, als dass sie qua formell-regulatorischer Autorität auf die Dynamiken des Feldes einwirken können. Die Nachfrageseite sowie auch die über das konkrete Mobilitätsangebot hinausgehenden, aber mit dem Angebot verbundenen Dienstleistungen werden hier lediglich benannt, da sie für die hier verfolgte Fragestellung keine unmittelbare Rolle spielen: Während argumentiert werden kann, dass die Kunden der Dienstleistung im Wesentlichen ihre Alltagsmobilität sicherstellen und das Angebot zu möglichst vorteilhaften Bedingungen nutzen möchten (geringe Fahrpreise, Sicherheit, Komfort, Zeitersparnis), sind über das konkrete Mobilitätsangebot hinausgehende Dienstleistungen daran interessiert, (indirekt) an den ökonomischen Praktiken des Feldes teilzuhaben und Einkommen bzw. Profite zu erzielen. Zu nennen sind in dieser Hinsicht Unterstützungsdienstleistungen, wie z. B. Fahrzeugimporteure, Werkstätten, Ersatzteilhändler, Tankstellen etc. Darüber hinaus sind solche Akteure mitzudenken, die zwar nicht unmittelbar an den Praktiken des Feldes partizipieren, die aber (unter Umständen) von dessen Effekten erreicht werden. Zu nennen sind hier v. a. Mobilitätsangebote, die Teil des Marktes der Mobilitätsdienstleistungen sind, und weitere soziale Akteure, für welche die Existenz der Motorrad-Taxis eine Konkurrenz bedeutet – hinsichtlich des Kundenzugangs (z. B. Autotaxis, Minibusse, BRT) oder in Hinblick auf die Inanspruchnahme oder Besetzung öffentlicher Räume (z. B. Straßenhändler und Ladenbesitzer).

Positionen im Feld

Innerhalb des Feldes lassen sich auf Grundlage der empirischen Einblicke verschiedene soziale Positionen unterscheiden (s. Kap. 4.4). Im Sinne Bourdieus (s. Kap. 3.3.2) sind soziale Positionen im Feld wie auch im gesamtgesellschaftlichen sozialen Raum im Wesentlichen von der sozioökonomischen Stellung der Akteure abhängig. Diese Positionen ergeben sich vor allem aus der beruflichen Laufbahn, aus dem Umfang und der Komposition des verfügbaren Kapitals sowie – in Relation dazu – aus den Habitus der Akteure.

Angelehnt an dieses Differenzierungsprinzip können zunächst die Transportarbeiter der Motorrad-Taxi-Dienstleistung verschiedenen heuristischen Kategorien zugeordnet werden: (A) Einerseits lassen sich Fahrer identifizieren, die über einen regelmäßigen, d. h. täglichen Zugang zu einem Fahrzeug verfügen und damit in Vollzeit arbeiten können. (B) Andererseits kann davon eine Gruppe von Fahrern unterschieden werden, die nur unregelmäßig Zugang zu einem Fahrzeug haben. Die Fahrer der Kategorie A lassen sich noch weiter differenzieren: (1) Fahrer, die über ein eigenes Fahrzeug verfügen und als *Eigentümer-Fahrer* unabhängig von ökonomischen Relationen zu *Fahrzeugeigentümern* bzw. *Investoren* sind; (2) Fahrer, die über einen *Mietkauf-Vertrag* verfügen, welcher den Eigentumsübertrag des Fahrzeugs vom Investor auf den Fahrer nach Ende der Vertragslaufzeit beinhaltet; und (3) Fahrer, die von einem Fahrzeugeigentümer ein *Fahrzeug mieten*, allerdings keine Aussicht darauf haben, dieses zu einem späteren Zeitpunkt zu erwerben. Fahrer der Kategorie B verfügen weder über ein eigenes Fahrzeug, noch befinden sie sich in einem Vertragsverhältnis mit einem Fahrzeugeigentümer. Stattdessen sind diese Fahrer als Tagelöhner (*Day-Worker*) tätig und leihen sich in unregelmäßigen Abständen ein Fahrzeug von einem anderen Fahrer. Zudem gibt es Hilfsarbeiter (*Shanta*), welche – vor allem bei Dunkelheit – als Sicherheitspersonal für die Fahrer und Fahrergruppen arbeiten. Das Hauptinteresse der Fahrzeugeigentümer bzw. Investoren – die in Einzelfällen über ein sehr hohes ökonomisches Kapital verfügen und im gesellschaftlichen Machtfeld vertreten sein können – ist es, mit ihren Investitionen einen Profit zu erzielen. Die Anbieter der Dienstleistung verfolgen zunächst das Ziel, ein regelmäßiges Einkommen zu erzielen und die Existenz sicherzustellen. Darüber hinaus stellt sich für diese die Frage nach den langfristigen Möglichkeiten des sozialen Aufstiegs durch die ökonomische Tätigkeit (s. Kap. 4.4.2.1 u. Kap. 4.4.2.2).

Primäre Fahrervereinigungen/-gruppen sind als ‚symbolische Eigentümer‘ von Taxiständen weitere zentrale Akteure des Feldes. Die Mitgliedschaft in einer solchen Fahrergruppe erlaubt den permanenten Kundenzugang in einer bestimmten Lokalität, die Reduzierung sozialer Unsicherheit und den Zugang zu finanzieller und sonstiger Unterstützung. Die primären Fahrervereinigungen ermöglichen ihren Mitgliedern damit gewissermaßen die Ausübung der Dienstleistung, allerdings üben sie auch Macht über diese aus und schränken die Handlungsfähigkeit individueller Fahrer zugunsten der Fahrergruppe zu einem bestimmten Grad ein. Beides ist abhängig vom Grad der internen Regulierung und Funktionsdifferenzierung innerhalb der Vereinigungen.

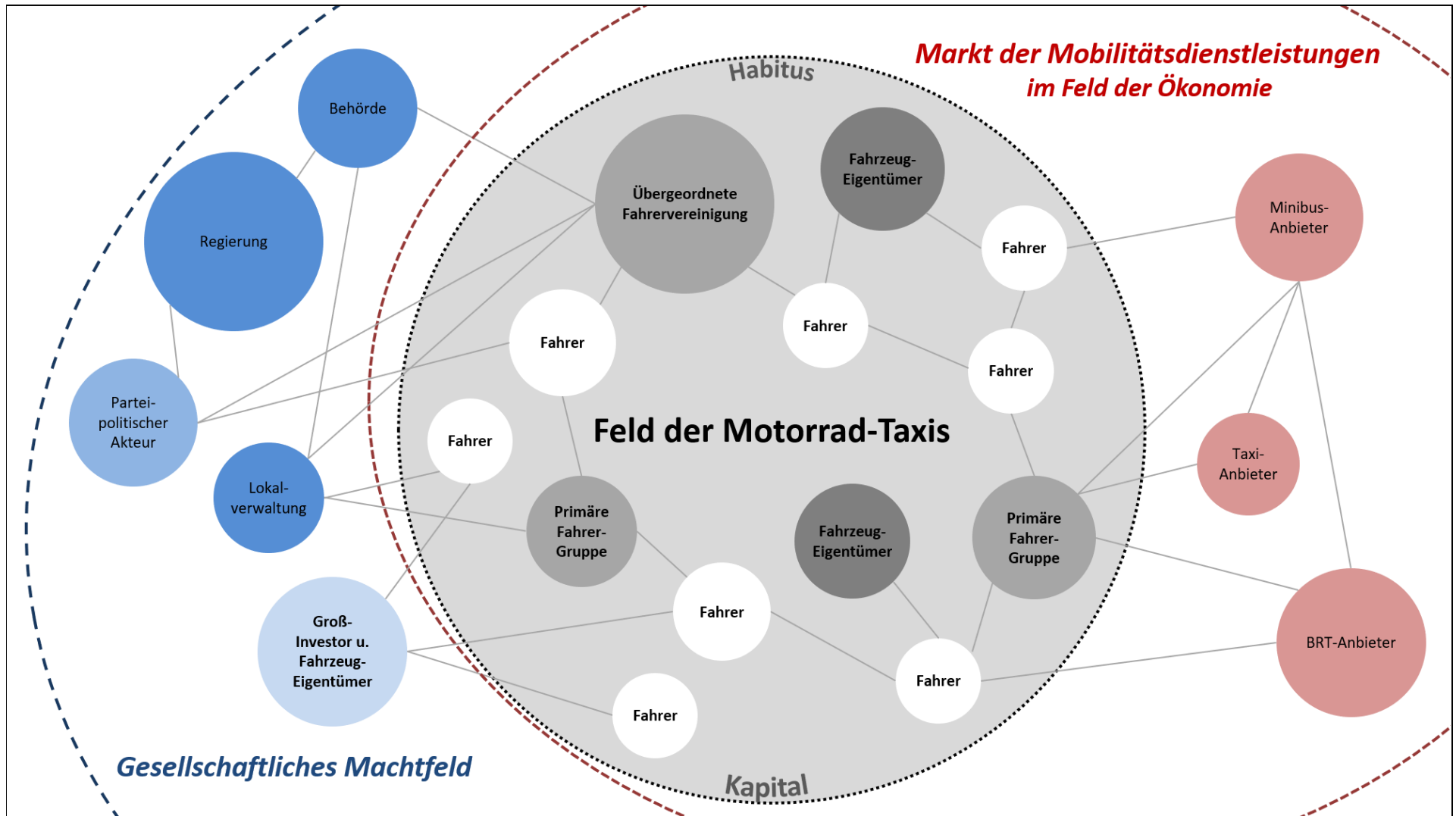


Abb. 24: Akteure im Feld der Motorrad-Taxis und Relationen zu anderen Feldern

Quelle: Eigener Entwurf, angelehnt an Etzold et al. (2009, 6) und Etzold (2013, 29)

Einzelne Fahrer und primäre Fahrervereinigungen schließen sich außerdem immer häufiger zu übergeordneten *Fahrervereinigungen auf Bezirks- und Landesebene* zusammen, die als gewerkschaftsähnliche Interessenvertretungen der Motorrad-Taxi-Fahrer agieren. Diese Vereinigungen versuchen, sich Gehör bei Politik und Behörden zu verschaffen und die Regierung bzw. die staatlichen Verwaltungsinstitutionen zu stärkerer Anerkennung¹⁰⁰ und Unterstützung der Motorrad-Taxi-Branche zu bewegen (s. Kap. 4.4.4 u. Kap. 4.4.6.2).

Staatliche Akteure, d. h. Regierungsbehörden und lokale Verwaltungen, greifen als Teil des gesellschaftlichen Machtfeldes über verschiedene Mechanismen und in Abhängigkeit ihres jeweiligen Einflusses in die Regulierung des Motorrad-Taxi-Feldes ein. Ziel ist die Kontrolle und Steuerung der Entwicklung der Branche und ein zentrales Instrument sind dafür die *Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations* (United Republic of Tanzania 2010) sowie verschiedene andere rechtliche Grundlagen. Relevante Akteure sind neben den Vertretern der nationalen Regierung bzw. der Politik allgemein v. a. das Verkehrsministerium (*Ministry of Works, Transport and Communications*), welches die Verkehrspolitik gestaltet und die strategische Entwicklung des Verkehrs koordiniert; die nationale Verkehrsregulierungsbehörde SUMATRA (*Surface and Marine Transport Regulatory Authority*), welche dem Verkehrsministerium unterstellt ist und die Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung überwacht; die Steuererhebungsbehörde (*Tanzania Revenue Authority*), welche Fahrzeugimport-, Registrierungs- und Einkommenssteuern erhebt und für die Fahrzeugzulassung zuständig ist; die *Bezirksadministrationen*, welche im Auftrag von SUMATRA Fahrerlizenzen ausstellen und Fahrervereinigungen registrieren; sowie die *Verkehrspolizei*, welche die Aufgabe hat, über Straßenverkehrskontrollen die Beachtung der Verkehrsregeln und die Einhaltung der Motorrad-Taxi-Regulierung sicherzustellen (s. Kap. 4.5 u. Kap. 4.6).

Wie die folgenden Kapitel zeigen, ist das Motorrad-Taxi-Feld ein Schauplatz vielschichtiger Konflikte zwischen den genannten Akteuren, kontinuierlicher Aushandlungen von formellen und informellen Regeln, sowie Bühne für Machtkämpfe um die Durchsetzung bestimmter Interessen und die Etablierung und Veränderung sozialer Praktiken. Angetrieben wird dies durch

¹⁰⁰ Der Begriff der Anerkennung wird in der vorliegenden Arbeit zum einen im Sinne einer rechtlichen Anerkennung bzw. Legalisierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung genutzt. Zum anderen wird der Begriff in Anlehnung an das Bourdieu'sche Begriffsverständnis verwendet – v. a. in Zusammenhang mit dem Versuch der kollektiven Interessendurchsetzung der Motorrad-Taxi-Fahrer gegenüber den Behörden sowie der Durchsetzung staatlicher Regularien gegenüber den Anbietern der Dienstleistung. Anerkennung basiert demnach auf der Verfügbarkeit und Wirkung symbolischen Kapitals. Im bei Bourdieu diskutierten Kontext von „Herrschafts- und Unterwerfungsbeziehungen“ besteht das symbolische Kapital „aus einem beliebigen Merkmal, Körperkraft, Reichtum, Kampferprobtheit, das wie eine echte *magische Kraft* symbolische Wirkung entfaltet, sobald es von sozialen Akteuren wahrgenommen wird, die über die zum Wahrnehmen, Erkennen und Anerkennen dieser Eigenschaft nötigen Wahrnehmungs- und Bewertungskategorien verfügen“ (Bourdieu 2018 [2014], 173; Hervorh. i. O.). Im Kontext der vorliegenden Arbeit resultiert das für die Anerkennung durch die Behörden notwendige symbolische Kapital der Motorrad-Taxi-Fahrer u. a. aus ihrer kollektiven Organisationsfähigkeit (bzw. Organisationskapital) sowie der sozialen und ökonomischen Relevanz der Dienstleistung. Der dadurch bestimmte ‚Grad der Anerkennung‘ entscheidet dann darüber, inwieweit die Behörden dazu bereit sind, den Interessen der Fahrer entgegenzukommen bzw. diese zu unterstützen. Andersherum basiert das symbolische Kapital der Behörden, das die Grundlage für die Anerkennung der staatlichen Regularien durch die Anbieter der Dienstleistung ist, u. a. auf dem delegierten Kapital der Behörden bzw. ihrer Fähigkeit, diese Regularien tatsächlich durchzusetzen.

neue Akteure, die im Feld um Positionen ringen, und durch bereits etablierte Akteure, deren Interesse die Verteidigung oder Stärkung ihrer jeweiligen Positionen ist.

4.4.2 ‚Fahrer werden‘: Biographien, Fahrzeugzugänge und Berufseinstiege

Die Marktintegration der Motorrad-Taxis basiert – neben der notwendigen Nachfrage – auf der Bereitschaft einer großen Zahl von Transportarbeitern, diese Dienstleistung anzubieten. Die Tätigkeit gilt im öffentlichen Diskurs (z. B. *Tanzania Daily News*, 14.3.2011; *Tanzania Daily News*, 7.4.2014; *The Guardian*, 30.6.2015) sowie auch bei den Fahrern selbst (s. Kap. 4.4.4.1; s. unten) als lukrative und leicht zugängliche berufliche Tätigkeit. Der Einstieg als Fahrer in das Feld der Motorrad-Taxis gründet sich jedoch auf spezifische biographische Ausgangsbedingungen sowie bestimmte materielle, soziale und praktische Voraussetzungen und ist damit keine triviale Selbstverständlichkeit, wie die folgenden Ausführungen zeigen. Ziel dieses Kapitels ist es, diese angebotsseitigen Bedingungen für das Wachstum der Motorrad-Taxi-Branche in Dar es Salaam zu erfassen. Dazu werden exemplarisch biographische Hintergründe und berufliche Laufbahnen von Motorrad-Taxi-Fahrern dargestellt, einige Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausgearbeitet und damit mögliche Wege in den Beruf nachgezeichnet. Daran schließt sich eine Auseinandersetzung mit der Frage an, auf welche Weise es den Berufseinsteigern gelingt, Zugang zu einem Fahrzeug zu bekommen, mit dem die Taxi-Dienstleistung ausgeübt werden kann. Auf dieser Grundlage werden dann Praktiken des konkreten Berufseinstiegs nachgezeichnet. Die Ausführungen zeigen auch, welche Rolle dabei der Einsatz verschiedener Kapitalsorten für das erfolgreiche Einsteigen, Etablieren und Navigieren im Feld spielt.

4.4.2.1 “It’s a better job than what I am doing”: Prekäre Arbeit und soziale Positionen

Das Wachstum der Motorrad-Taxi-Branche in Dar es Salaam ist eng mit den allgemeinen ökonomischen Bedingungen in Tansania verknüpft, zu deren Kennzeichen zwar wirtschaftliches Wachstum, aber vor allem auch soziale Ungleichheit und eine hohe (Jugend-)Arbeitslosigkeit, prekäre und unregelmäßige Arbeit in informellen Beschäftigungsverhältnissen sowie selbständige Arbeit als Kleinstunternehmer unter meist unsicheren Bedingungen zählen (Economic and Social Research Foundation et al. 2015; UN-Habitat 2009). Vor diesen Hintergründen bietet das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung eine Perspektive für arbeitslose Menschen und eine ökonomische Alternative für jene, die nur ein sehr geringes und unregelmäßiges Einkommen erzielen. Für die im Rahmen der empirischen Erhebungen befragten Motorrad-Taxi-Fahrer trifft je eine der folgenden Ausgangsbedingungen zu: (1) Sie gingen zuvor einer gering entlohnten Anstellung oder (Gelegenheits-)Arbeit nach, (2) waren vor der Aufnahme der Tätigkeit als Fahrer arbeitslos bzw. suchten nach ihrem Bildungsabschluss den Einstieg in das

Berufsleben, oder (3) sie arbeiteten in Selbständigkeit, erzielten dabei aber nur ein niedriges und/oder unregelmäßiges Einkommen.

Aus den in diesem Kapitel berücksichtigten problemzentrierten Interviews mit Motorrad-Taxi-Fahrern geht hervor, dass zwei der interviewten Fahrer zuvor als Gelegenheitsarbeiter tätig waren, zwei weitere Fahrer als Bauarbeiter ihr Geld verdienten, drei Fahrer als Arbeiter oder einfache Angestellte im Gewerbe tätig waren, fünf Fahrer zuvor arbeitslos waren, und sechs weitere Fahrer in Selbständigkeit arbeiteten und zwar als Straßenhändler und als Schneider (je zwei), als Inhaber eines Kiosks sowie als Betreiber einer kleinen Geflügelfarm. Erwähnenswert ist zudem, dass einige der jetzigen Motorrad-Taxi-Fahrer bereits zuvor auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen tätig waren. Einer der Fahrer arbeitete als privater Chauffeur, ein anderer Fahrer im Autotaxigewerbe, ein weiterer Fahrer als Transporteur von Importfahrzeugen und ein vierter Fahrer als Schaffner in einem Schulbus. Alle Fahrer teilen die Gemeinsamkeit, dass sie vor Aufnahme ihrer Fahrtätigkeit zu den unteren Einkommensgruppen zählten. Über diese sozioökonomischen Ausgangspunkte hinaus ist den meisten Fahrern außerdem gemein, dass sie über einen niedrigen Bildungsabschluss verfügen. Zumeist handelt es sich dabei um einen einfachen Grundschulabschluss (in Tansania: Standard Seven, 7 Jahre) und vereinzelt um einen sekundären Schulabschluss (in Tansania: Form Four, 4 Jahre). Nur in Einzelfällen haben Fahrer ein zusätzliches berufliches, schulisches oder sogar universitäres Ausbildungsprogramm absolviert, um ihre beruflichen Chancen zu verbessern. Zwei der interviewten Fahrer verfügen beispielsweise über einen Bachelor-Abschluss – beide hatten damit aber zum Zeitpunkt des Gesprächs keine Chance auf dem für sie spezifischen Arbeitsmarkt. Zum Zeitpunkt der Interviews (Mitte 2016) war der jüngste der befragten Fahrer 22 Jahre alt und der älteste Fahrer 45 Jahre alt, wobei sich die meisten der Fahrer in der Altersgruppe von 30-35 Jahren befanden und damit bereits verschiedene berufliche Erfahrungen gesammelt hatten, bevor sie den Einstieg in das Feld der Motorrad-Taxis fanden (PZI/Diverse/16; soz.-ökon. Kurzfragebögen; s. Tab. 11).

Tab. 11: Ausgewählte sozioökonomische Informationen interviewter Motorrad-Taxi-Fahrer

Fahrer & Alter	Fahrzeug	Bildungsabschluss	vorherige ökonomische Tätigkeit
Abduli, 35	Bajaj	Sekundarstufenabschluss (Form 4)	Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma
Ally, 45	Bodaboda	Grundschulabschluss (Standard 7)	Betreiber einer Geflügelfarm
Bakari, 27	Bajaj	Bachelorabschluss in Community Development	arbeitslos
Daudi, 29	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	Bauarbeiter
Emmanuel, 31	Bajaj	Sekundarstufe (bis Form 2)	selbständiger Straßenhändler

Godfrey, 30	Bajaj	Bachelorabschluss in Chemie	arbeitslos
Haji, 32	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	selbständiger Taxifahrer
Hamisi, 40	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	arbeitslos
Janet, 33	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	selbständige Schneiderin
John, 23	Bodaboda	Sekundarstufenabschluss (Form 4)	Fahrzeugtransporteur
Jonas, 29	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	Hotelangestellter
Joseph, 35	Bodaboda	Grundschulabschluss (Standard 7)	privater Chauffeur
Kazembe, 36	Bajaj	Sekundarstufenabschluss (Form 4)	arbeitslos
Kisanga, 30	Bodaboda	Grundschulabschluss (Standard 7)	selbständiger Obsthändler
Michael, 35	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	Hilfsarbeiter in Zementfabrik
Moses, 45	Bodaboda	Grundschulabschluss (Standard 7)	arbeitslos
Msafiri, 46	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	Bauarbeiter
Nelson, 32	Bodaboda	Grundschulabschluss (Standard 7)	selbständiger Schneider
Omary, 22	Bodaboda	Grundschulabschluss (Standard 7)	Schaffner in einem Bus
Rashid, 34	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	Tagelöhner
Selemani, 24	Bajaj	Sekundarstufenabschluss (Form 4)	selbständiger Betreiber eines Kiosks
Shabani, k.A.	Bodaboda	k.A.	arbeitslos
William, 25	Bajaj	Grundschulabschluss (Standard 7)	Gelegenheitsarbeiter

Quelle: Eigener Entwurf, basierend auf soz.-ökon. Kurzfragebögen (2016)

Am Beispiel von ausgewählten Fällen zu den eingangs definierten drei heuristischen Typen sozialer Positionen, welche die Fahrer vor Eintritt in den neuen Beruf innehatten, d. h. abhängige Beschäftigung inklusive Gelegenheitsarbeit, Arbeitslosigkeit sowie Selbständigkeit, werden im Folgenden exemplarisch biographische und berufliche Laufbahnen skizziert, um damit typische Ausgangssituationen von Fahrern nachzuvollziehen, die im Motorrad-Taxi-Feld ihre Interessen verfolgen.

Biographien und berufliche Laufbahnen

Zu (1): Exemplarisch wird zunächst die Biographie des 34jährigen Bajaj-Fahrers Rashid betrachtet (PZI/Rashid/16): Dieser wurde in der Provinzstadt Musoma in der nördlichen Mara-Region geboren, hatte aber einen Großteil seiner Kindheit und Jugend in Dar es Salaam verbracht, wohin die Familie während seiner Kindheit migriert war. Seine Jugendjahre waren von häufigen Umzügen geprägt, weil sein Vater immer wieder neue Gelegenheitsjobs in verschiedenen Orten in und außerhalb von Dar es Salaam annahm. Im erwerbstätigen Alter und nach einer Phase der Arbeitslosigkeit zog Rashid aus Dar es Salaam in das ländliche Mandege, um dort als Mitarbeiter auf einer Geflügelfarm zu arbeiten. Die Anstellung wurde ihm durch einen sozialen Kontakt vermittelt – seine Familie hatte zuvor bereits einmal für einen gewissen Zeitraum in Mandege gelebt. Seinen Erzählungen zufolge war Rashid dort jedoch nicht erfolgreich. Nicht näher ausgeführte Schwierigkeiten veranlassten ihn im Jahr 2009 dazu, nach Dar es Salaam zurückzukehren, um dort Geld zu verdienen. Ein wesentlicher Ausgangspunkt dieses Wunsches nach beruflicher Veränderung war allerdings seine Befürchtung, auf Grundlage seiner damaligen sozioökonomischen Position keine Familie gründen und ernähren zu können. Denn weil er lediglich über einen Grundschulabschluss verfügte und darüber hinaus keine weitere Ausbildung erfahren hatte, nahm er an, auch weiterhin nur geringe Chancen auf dem lokalen Arbeitsmarkt zu haben. Doch auch in Dar es Salaam, das als wirtschaftliches Zentrum des Landes gelten kann (vgl. Economic and Social Research Foundation et al. 2015; Worrall et al. 2017), war sein weiterer Weg zunächst immer wieder von kurzen Phasen der Arbeitslosigkeit, unregelmäßiger Beschäftigung und prekären Gelegenheitsjobs gekennzeichnet:

“[He] was just doing these minor jobs like carrying. Somebody can come ... [to ask]: Do you know how to ... build a house here? You can go and assist ... to carry the cement ... bags. Those minor jobs he was just doing. And then ... they [Rashid and his colleagues] go maybe to the road ... They collect the sand [and] they put it in a bag [and] they take [it] somewhere ... [and] they go and find someone [who has an interest to] ... buy [it]” (PZI/Rashid/16 [PM]).

Nach einigen Monaten in Dar es Salaam wurde er schließlich darauf aufmerksam, dass mit den sich ausbreitenden Motorrad-Taxis eine neue Mobilitätsform entstanden war, die als wirtschaftliche Tätigkeit zugleich Arbeitsplätze und Einkommen versprach. Rashid kam eher zufällig über einen seiner Gelegenheitsjobs in Kontakt mit den Motorrad-Taxis. Zu diesem Zeitpunkt

arbeitete Rashid in seinem Wohnort, dem Stadtteil Mikocheni, wiederum als Gelegenheits- und Hilfsarbeiter:

“[They had] those wheelbarrows ... for carrying sand, carrying bricks ... So, when ... these Bajajis started to come to this site ... they were parking ... near to their [work]place ... [He] normally ... [went] there ... [to] the ground ... [and] put the wheelbarrow there and then he ... [met] with the other guys, the drivers, there. They started joking, they started talking here and there ... And then he started to make friends with them. So [this] is ... [how] they knew him. [They said:] So even you can ... introduce yourself to this [job]. You can do this. It’s a good job. You just get in. So, he started just from nowhere ... Learning from nowhere and then he became a driver” (PZI/Rashid/16 [PM]).

Der Einstieg in den Fahrerberuf gelang ihm allerdings nicht so leicht, wie in dieser kurzen Passage angedeutet (“You just get in”). Der Fahrer baute sich vielmehr über den regelmäßigen Kontakt mit den Motorrad-Taxi-Fahrern nach und nach ein neues soziales Netzwerk auf, das ihm als Ressource in Form von sozialem Kapital für den Einstieg in den Fahrerberuf hilfreich sein würde. Der nun regelmäßige Kontakt mit den Motorrad-Taxi-Fahrern und die engen Berührungspunkte mit der Branche ließen in ihm den Wunsch reifen, selbst Motorrad-Taxi-Fahrer zu werden. In dieser Tätigkeit sah er die Chance gekommen, seine eigene sozioökonomische Stellung endlich zu verbessern und seiner unsicheren beruflichen Situation zu entkommen. Dabei spielte offensichtlich auch die Tatsache eine Rolle, dass die Motorrad-Taxis, insbesondere die motorisierten Dreiräder, zu jenem Zeitpunkt noch nicht so stark verbreitet waren und damit die Konkurrenz noch relativ gering gewesen sein dürfte; zugleich begannen immer mehr Akteure damit, in die Branche zu investieren (s. Kap. 4.4.1.1):

“So, by that time 2009 ... [these] Bajaji they were not very common ... So, he said [to himself]: Let me keep my mind now on this Bajaj ... I can do this [and] ... maybe I can get permanent. I can go to this side [of the job market] for the Bajajis. Because most of the people now they are interested to buy [and rent out] a Bajaji ... So, I might go there. I can. It’s a better job than what I am doing” (PZI/Rashid/16 [PM]).

Die in den obigen Ausführungen zur Geltung kommende Geringschätzung der eigenen als prekär wahrgenommenen sozialen Position vor Aufnahme der Fahrertätigkeit – er erledigte lediglich “minor jobs”, “started just from nowhere” und betrachtete den Fahrerjob als “better job than what I am doing” – deutet auf Dispositionen eines Habitus hin, die sich auch in den Äußerungen vieler anderer Fahrer widerspiegeln. Der Wechsel in den Fahrerberuf wird dabei oft als Möglichkeit erachtet, die eigene als schwierig betrachtete berufliche Situation zu verbessern und letztendlich in sozioökonomischer wie gesellschaftlicher Hinsicht aufzusteigen (u. a. PZI/Godfrey/16; PZI/Haji/16; PZI/Omary/16; s. Kap. 4.4.4.3).

Diese Denkweise zeigt sich auch beim Bodaboda-Fahrer Omary (22 Jahre) und beim Bajaj-Fahrer Michael (35 Jahre). Michael arbeitete im Jahr 2012 als Hilfsarbeiter in einer

Zementfabrik im Norden von Dar es Salaam und hatte dort die Aufgabe Zementsäcke zu verladen. Weil er dort aber wenig Geld verdiente und die Arbeit anstrengend war, fasste er den Entschluss, sich um eine neue ökonomische Tätigkeit zu bemühen. Mit dem Ziel, sich selbständig zu machen, begann er schließlich damit – trotz des geringen Lohns – nach und nach Geld zu sparen. Dies eröffnete ihm zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu erwerben (PZI/Michael/16; s. Kap. 4.4.2.2). Der Fahrer Omary hatte dagegen nach einer Ausbildung zum Gärtnergehilfen seine Anstellung in einem kleinen Betrieb aufgegeben und war zunächst Schaffner in einem Schulbus geworden. Da er aber auch bei dieser Tätigkeit keinen für ihn ausreichenden Lohn erzielen konnte, entschloss er sich dazu, ebenfalls in die Motorrad-Taxi-Branche einzusteigen. Über Gespräche mit Freunden war er auf die dort besseren Einkommensmöglichkeiten aufmerksam geworden (PZI/Omary/16).

Doch nicht von allen Fahrern wurde und wird mit der beruflichen Tätigkeit des Motorrad-Taxi-Fahrens die Hoffnung auf eine umfangreiche Verbesserung der eigenen sozioökonomischen Stellung verknüpft. Vielfach wird die Tätigkeit als (allerdings finanziell nicht unattraktive) Übergangslösung erachtet, die ein Sprungbrett für die (Wieder-)Aufnahme einer anderen Tätigkeit sein kann. Dies ist z. B. beim 23jährigen Bodaboda-Fahrer John der Fall, der nach dem Besuch einer Fahrschule zuvor als Fahrzeugtransporteur gearbeitet hatte. Dabei war es seine Aufgabe gewesen, importierte Fahrzeuge vom Hafen in Dar es Salaam in andere Landesteile und in die angrenzenden Nachbarländer zu überführen. Doch ebenfalls aus ökonomischen Zwängen heraus entschied er sich dazu, Motorrad-Taxi-Fahrer zu werden. Denn aufgrund politischer Veränderungen im Zusammenhang mit der Präsidentenwahl 2015 (u. a. infolge von Korruptionsbekämpfung) hatte sich die Auftragslage für Fahrzeugtransporteure verschlechtert.¹⁰¹ Da nun insgesamt weniger Fahrzeuge importiert wurden, bekam John deutlich weniger Aufträge und verdiente entsprechend weniger. Die Aufnahme der Tätigkeit als Motorrad-Taxi-Fahrer hatte für ihn daher zunächst den Zweck, wieder ein regelmäßiges Einkommen zu erzielen, um dann zu einem späteren Zeitpunkt – nach Verbesserung der Situation auf dem Markt für Importfahrzeuge – wieder als Transporteur zu arbeiten und damit in seine frühere Tätigkeit zurückkehren zu können. Bis zu diesem erhofften Zeitpunkt sei der Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrers für den 23jährigen jedoch auch deshalb attraktiv, weil er nicht nur seiner Ausbildung als Fahrer entspreche, sondern außerdem leicht durchzuführen sei (PZI/John/16; vgl. PZI/Godfrey/16; PZI/Jonas/16; PZI/Selemani/16).

Zu (2): Auf ähnliche und mit diesem Fahrer-Habitus verbundene Dispositionen verweist auch die gegenüber dem Motorrad-Taxi-Fahren positive Einstellung des 30jährigen Bajaj-Fahrers Godfrey (PZI/Godfrey/16). Für diesen stellte die Fahrertätigkeit einen ersten Einstieg in das Berufsleben dar. Der Absolvent eines Bachelorstudiums in Chemie machte das Motorrad-Taxi-Fahren, dem er bereits während seiner Studienzeit zur Finanzierung des Studiums in Teilzeit nachgegangen war, aufgrund drohender Arbeitslosigkeit nach dem Studienabschluss zu seiner

¹⁰¹ Siehe Fußnote 90; *Daily Nation*, 9.12.2015

hauptberuflichen Tätigkeit. Der Fahrer beschrieb diese dabei als für ihn optimalen Beruf, den er eigenständig, selbstverantwortlich und flexibel ausführen kann und den er bereits während des Studiums entsprechend seiner zeitlichen Verfügbarkeit anpassen konnte:

“The Bajaji it was easy. When I am free, I go and take. And if I not go take a Bajaji nobody can ask me. So, it was something which ... was under my control. If I am busy it means I’ll be not working with a Bajaji. If I’m busy with the studies. And if I’m free is where I can work with a Bajaj. And when I’m working with a Bajaj, I was getting money. So, I ... got interested. Right now, I completed the university. I tried to drop my CV to several places. But they never called me to come maybe and work [t]here. They never called. But I am still happy because ... I’m working with a Bajaji and I am getting money. Yeah. And I do think that even if I be employed somewhere, I don’t think whether they give me [the] money I am getting from Bajaji” (PZI/Godfrey/16).

Trotz der angedeuteten Attraktivität der Tätigkeit sowie den damit verbundenen Einkommensmöglichkeiten geht aus den Ausführungen auch hervor, dass die Tätigkeit mit einer gewissen Alternativlosigkeit verbunden ist. Die vergleichsweise hohe Qualifikation erlaubt es Godfrey bisher nicht in einem Beruf zu arbeiten, der seiner Ausbildung entspricht. Dieses wird von dem Fahrer zwar als nicht unbedingt bedenkenswert erachtet. Denn er bezweifelt, dass die Verdienstmöglichkeiten in seinem erlernten Beruf so gut seien wie in der Motorrad-Taxi-Branche. Die Wahl des Fahrerberufs lässt sich somit als eine aus der Not geborene Tugend verstehen, die jedoch immerhin die Existenz sichern kann:

“[I]t’s [a] good job cause ... through this job I can get money for survival, you know? I’m not having another job right now. It’s the job I’m depending. So, it’s nice cause through this job you can get money for food. You can get money for rent, you see? Can get money for a little bit of relaxation, you know?” (PZI/Godfrey/16).

Auch für andere zuvor arbeitslose Fahrer, stellte der Einstieg in die Branche zunächst vor allem eine Möglichkeit der Existenzsicherung dar, wie dies z. B. auch beim Bodaboda-Fahrer Shabani der Fall war. Als vormaliger Betreiber eines kleinen Kiosks war er in die Arbeitslosigkeit geraten, weil sein Geschäft aufgrund von Straßenerweiterungsarbeiten durch die Lokalverwaltung abgerissen worden war:

“[His shop] was ... [located] where the road was supposed to pass. So, it was demolished ... [by] the government. So, from there he had nowhere to go ... [because] he had no other job to do. And he ... was depending on the shop. So, he was just stranded there” (PZI/Shabani/16 [PM]).

Das Fahren eines Bodaboda ergab sich für ihn aus der Unterstützung durch einen engen sozialen Kontakt heraus, der ihn in die Fahrtätigkeit einführte, und wurde so zu einer wirtschaftlichen Alternative für den jetzigen Fahrer (PZI/Shabani/16). Auch der 27jährige Bajaj-Fahrer Bakari, Absolvent eines Bachelorstudiums in Community Development, befand sich zunächst in einer

ähnlich schwierigen Situation und erinnerte, dass “after finishing my college education just suffering for a long time looking for a job, but the thing went wrong” (PZI/Bakari/16). Doch auch für diesen Fahrer stellt das Fahren eines Motorrad-Taxis eher eine Übergangslösung dar, die als Ausgangspunkt für sozioökonomischen Aufstieg dienen soll. Wie auch eine Reihe anderer interviewter Fahrer erklärte, verbindet er mit der Tätigkeit die Hoffnung, über Zeit ausreichendes ökonomisches Kapital aufzubauen und zu einem späteren Zeitpunkt in eine andere eigene Unternehmung, wie z. B. ein Einzelhandelsgeschäft, investieren zu können. Doch auch eine eigene Investition in die Motorrad-Taxi-Branche über das Kaufen und Vermieten von Fahrzeugen ist eine von mehreren Fahrern angestrebte und teils auch realisierte Möglichkeit, mit der die Hoffnung auf das Vorantreiben der eigenen sozioökonomischen Entwicklung verbunden wird (z. B. PZI/Godfrey/16; PZI/John/16; PZI/Selemani/16; PZI/Vincent/16; s. Kap. 4.4.3.2).

Zu (3): Schließlich stellt der Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrers – der ebenfalls als selbständige Tätigkeit betrachtet werden kann – eine ökonomische Alternative für Akteure dar, die zuvor bereits in Selbständigkeit gearbeitet haben, mit ihrer Tätigkeit allerdings kein für sie ausreichendes und verlässliches Einkommen erzielen konnten (z. B. PZI/Ally/16; PZI/Emmanuel/16; PZI/Janet/16). Dies war z. B. beim 31jährigen Bajaj-Fahrer Emmanuel der Fall, der zuvor als Händler gearbeitet und dabei Rucksäcke und Handtaschen auf der Straße verkauft hatte. Diese vorherige Tätigkeit beschrieb der Fahrer als beschwerlich, denn es habe immer sehr viel Zeit in Anspruch genommen, um einen Kunden zu finden, der eines seiner Produkte kaufen wollte. Dementsprechend sei das Einkommen sehr gering gewesen. Außerdem stellte der Straßenhandel auch deswegen eine große Schwierigkeit dar, weil das Verkaufen von Waren auf der Straße verboten ist (vgl. Babere 2013). Immer wieder geriet Emmanuel daher mit Vertretern der Bezirksverwaltung in Konflikt, die ihn zur lokalen Polizeistation brachten, wo er dann Bußgelder zu zahlen hatte. Mit dem Wunsch zur Verbesserung der eigenen beruflichen Situation entschloss er sich deswegen, in die Motorrad-Taxi-Branche zu wechseln und Bajaj-Fahrer zu werden (PZI/Emmanuel/16).

Auch für den 45jährigen Ally, der sich ursprünglich als Betreiber einer kleinen Geflügelfarm selbständig gemacht hatte, war mit der Aufnahme des Berufs des Motorrad-Taxi-Fahrers die Hoffnung auf sozioökonomischen Aufstieg verbunden. Der jetzige Bodaboda-Fahrer, der als einer der ersten Anbieter von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen im Stadtteil Kimara bereits seit 2008 im Geschäft ist, musste seine Farm damals aufgrund innerbetrieblicher Schwierigkeiten schließen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Fahrern hatte Ally allerdings eine andere Ausgangslage. Denn weil er sich zur Auslieferung seines Geflügels ein privates Motorrad zugelegt hatte, verfügte er bereits über Startkapital in Form eines eigenen Fahrzeugs. Anders als bei den meisten anderen Fahrern war für Ally also bereits eine zentrale Bedingung für den Einstieg in das Feld der Motorrad-Taxis erfüllt. Die Nutzung des Fahrzeugs für das Anbieten einer Taxi-Dienstleistung erscheint vor dem Hintergrund der sozialen Position des Fahrers, dem Wunsch

nach beruflicher Veränderung und dem Aufkommen der Motorrad-Taxis daher naheliegend. Zugute kamen ihm dabei außerdem der Besitz eines Führerscheins und die langjährige Fahrpraxis (PZI/Ally/16).

Berufliche Vorerfahrungen als kulturelles Kapital

Mit dieser Vorerfahrung verbundene Dispositionen lassen sich – unabhängig von den drei beschriebenen Typen sozioökonomischer Positionen – auch bei anderen Fahrern ausmachen, welche das Motorrad-Taxi-Fahren als für sie anschlussfähige und folgerichtige Tätigkeit darstellten (PZI/Abduli/16; PZI/Bakari/16; PZI/John/16). Vertrautheit mit und technische Kenntnisse von Motorrädern und anderen Fahrzeugen sowie auch bereits vorhandene Erfahrungen im Anbieten öffentlich Fahrdienstleistungen können als inkorporiertes (d. h. erlerntes) kulturelles Kapital verstanden werden (s. Kap. 3.3.2), das eingesetzt werden kann, um den praktischen Zugang zum Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrers zu erleichtern und die Zeit des Erlernens und Einarbeitens zu verkürzen. In dieser Hinsicht stellte beispielsweise der zuvor arbeitslose Bajaj-Fahrer Bakari seinen persönlichen Zugang zum Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrens in selbstbewusster Haltung dar:

“I can say I’m exceptional, that’s what I can say because maybe I’m born that way. Cause I’m capable [of] driving, you know, machines like a tractor, maybe [a] truck, you know, I come that way. So, it’s not a hard thing ... I used to drive this way ... [and I] just came with that decision [to become motorcycle-taxi driver]. Just drive” (PZI/Bakari/16).

Die Fähigkeit des Umgangs mit verschiedenen Fahrzeugtypen hatte Bakari u. a. dadurch erlernt, dass er über mehrere Jahre hinweg immer wieder seinen Vater, einem hauptberuflichen Lkw-Fahrer, auf dessen Fahrten begleitet hatte und dabei entsprechende praktische Erfahrungen sammeln konnte (PZI/Bakari/16). Direkte Erfahrungen im Anbieten von Fahrdienstleistungen hatte zudem der 32jährige Bajaj-Fahrer Haji gesammelt. Dieser hatte vor Einstieg in das Motorrad-Taxi-Feld bereits als Autotaxi-Fahrer gearbeitet und sich dann aufgrund abnehmender Kundenzahlen und sinkender Einnahmen dazu entschieden, Bajaj-Fahrer zu werden (PZI/Haji/16).

Andere Fahrer verfügten vor Aufnahme der Tätigkeit nicht über diese Vorerfahrungen und teilweise auch nicht über einen Führerschein bzw. ein Zertifikat einer Fahrschule (d. h. institutionalisiertes kulturelles Kapital). Während einzelne Akteure, wie z. B. die Bajaj-Fahrerinnen Janet, Yohana und Sharifa gezielt eine Fahrschule aufsuchten, um dort das Fahren zu erlernen und einen Führerschein zu machen (PZI/Janet/16; PZI/Yohana & Sharifa/16), griffen andere Fahrer auf ihre sozialen Netzwerke zurück, um sich von ihnen bekannten Motorrad-Taxi-Fahrern das Fahren beibringen zu lassen oder um – über einen teils vorhandenen Führerschein hinaus – konkret das Fahren mit einem motorisierten Zwei- oder Dreirad zu erlernen. Die Bedeutung der damit angesprochenen Netzwerkressourcen, die hier als soziales Kapital

verstanden werden können, sowie ihr feldspezifischer Einsatz werden an späterer Stelle näher thematisiert (s. Kap. 4.4.2.3).

4.4.2.2 ‚Ein Fahrzeug erwerben‘: Ökonomisches Kapital und Arbeitsverhältnisse

Der Zugang zu einem motorisierten Zwei- oder Dreirad ist die zentrale Voraussetzung für die Aufnahme der Fahrtätigkeit im Feld der Motorrad-Taxis. Die verschiedenen Zugangsweisen werden im Folgenden näher betrachtet, indem feldspezifische kollektiv geteilte Praktiken herausgearbeitet werden, über welche den Fahrern über kurz oder lang der Zugang zu einem Fahrzeug gelingen kann. Zu unterscheiden sind dabei zunächst Praktiken der eigenen Finanzierung von Fahrzeugen einerseits sowie andererseits Praktiken des Zugangs über einen Fahrzeugeigentümer/Investor, der ein Fahrzeug zur Verfügung stellen kann.

Eigene Finanzierung eines Fahrzeugs

Ein Fahrzeugkauf im Vorfeld der Aufnahme der Fahrtätigkeit muss zwar als verbreiteter, dennoch vergleichsweise weniger oft vorkommender Fall betrachtet werden. Denn wie im vorherigen Kapitel gezeigt sowie auch bereits aus der Literatur herausgearbeitet (s. Kap. 2.3.5), ist der Ausgangspunkt der meisten Fahrer eine sozioökonomisch niedrige Position bei nur geringer Verfügbarkeit ökonomischen Kapitals. Eine in dieser Hinsicht aussichtsreiche Position hatte zwar der Fahrer Ally, der aus seiner vorherigen Tätigkeit als Betreiber einer Geflügelfarm bereits über ein eigenes Fahrzeug verfügte, welches er für die neue Tätigkeit als Motorrad-Taxi-Fahrer verwenden konnte (PZI/Ally/16; s. oben). Andere Fahrer, die noch vor Aufnahme der Fahrtätigkeit ein eigenes Fahrzeug erworben hatten, mussten dafür aber zunächst Geld ansparen und/oder einen Kredit aufnehmen. Dem jetzigen Bajaj-Fahrer Abduli (PZI/Abduli/16) gelang es beispielsweise durch seine vorherige Tätigkeit als Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma über einen längeren Zeitraum genug Kapital anzusparen, um sich schließlich ein eigenes Fahrzeug kaufen zu können. Auch Abduli war daher also nicht, wie die meisten anderen Fahrer, davon abhängig, zunächst einen Vertrag mit einem Fahrzeugeigentümer einzugehen (s. unten). Der Bajaj-Fahrer Emmanuel konnte zwar auch auf eigene Ersparnisse zurückgreifen, die er während seiner Selbständigkeit als Straßenhändler angespart hatte. Doch rund ein Viertel des damaligen Kaufpreises seines Fahrzeugs resultierte aus seiner vorherigen Mitgliedschaft in einer informellen Spargemeinschaft (PZI/Emmanuel/16). Diese Form des gemeinschaftlichen Sparens, die in Tansania in ihrer formell registrierten Form in den 1990er Jahren eingeführt wurde und als *Savings and Credit Corporative Organization* (SACCO) etabliert ist (Bwana & Mwakujonga 2013), ergab sich im Falle der Gruppe des Fahrers Emmanuel durch den Zusammenschluss von insgesamt zehn Straßenhändlern, die denselben Arbeitsort teilten, nämlich eine Siedlung im Vorort Pugu im Südwesten von Dar es Salaam. Emmanuel erläuterte:

“[I]t was ten people and we arranged for maybe this month we donate money and we give this guy. We have ten [guys] ... [E]very day [we pay] ten ten ten [thousand Tanzanian Shilling

(TZS)]¹⁰² [until] it become[s] like 900,000 [TZS] maybe. We give this guy and then another guy and then another up to my [turn] ... So, I take like one million [TZS] [from the savings group] and then in my bank also I have money and I combine with it and then I'm going to buy a Bajaji" (PZI/Emmanuel/16).

Insgesamt benötigte Emmanuel mithilfe dieser Unterstützung rund zwei Jahre, um das nötige Geld zu sparen und im Jahr 2008 ein motorisiertes Dreirad für den damaligen Preis von 4 Millionen TZS zu kaufen (PZI/Emmanuel/16). Dahingegen war es dem heutigen Bajaj-Fahrer Michael gelungen, einen Bankkredit aufzunehmen, um damit die Hälfte des Kaufpreises eines neuen Fahrzeugs finanzieren zu können – die andere Hälfte des Kaufpreises konnte er auf Grundlage seiner Ersparnisse als Eigenanteil in die Finanzierung einbringen (PZI/Michael/16). Der Bodaboda-Fahrer Nelson lieh sich dagegen 1,2 Millionen TZS über sein soziales Netzwerk, um den Kauf seines gegenwärtigen Fahrzeugs finanzieren zu können (PZI/Nelson/16; soz.-ökon. Kurzfragebogen).¹⁰³

Vertrag mit einem Fahrzeugeigentümer

Die meisten der interviewten Fahrer verfügten vor Eintritt in den Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrers allerdings nicht über ausreichendes ökonomisches Kapital. Diese Mehrheit der Fahrer war bzw. ist dazu gezwungen andere Wege des Fahrzeugzugangs zu finden. Aus dem Zusammenspiel der Interessen angehender Fahrer, die in das Feld einsteigen wollen, und den Interessen sozioökonomisch höher gestellter Akteure, die in der Motorrad-Taxi-Branche Investitionspotenzial erkennen, haben sich mit der Zeit weitere Praktiken des Fahrzeugzugangs entwickelt. Diese beinhalten das Schließen von einfachen Mietverträgen oder Mietkauf-Verträgen zwischen Fahrern, die einen Fahrzeugzugang benötigen, und den Eigentümern, die ein Fahrzeug zur Verfügung stellen möchten, um damit einen Profit zu erzielen. Das Eingehen eines Mietkauf-Vertrages erlaubt es dem Fahrer über Zeit das Eigentumsrecht des Fahrzeugs zu erwerben (vgl. Bishop & Amos 2015, 13; Diaz Olvera et al. 2016; Heinrichs et al. 2018; PZI/Diverse/16; soz.-ökon. Kurzfragebögen). Beispielweise waren den Daten einer größeren Fahrervereinigung aus dem Stadtbezirk Ilala zufolge, im Jahr 2014 mindestens 50% ihrer Mitglieder von diesen beiden Arten des Fahrzeugzugangs abhängig (*Urban Africa*, 29.4.2014).¹⁰⁴ Eine weitere Möglichkeit des Fahrzeugzugangs ist demgegenüber zunächst das Arbeiten als Day-Worker, d. h. als Tagelöhner (s. Tab. 12; s. unten).

¹⁰² Am 31. Oktober 2019 hatten laut des Oanda-Währungsrechners rund 2.551 TZS den Gegenwert von 1 Euro.

¹⁰³ Als Orientierungspunkt für die Einordnung dieser Werte kann hier im Übrigen der tansanische Mindestlohn für Transportarbeiter gelten, der im Jahr 2019 bei 200.000 TZS pro Monat lag (Wage Indicator Foundation 2019; s. Kap. 4.4.3).

¹⁰⁴ Die unveröffentlichten Ergebnisse einer nicht-repräsentativen Befragung von Bajaj-Fahrern (n=105), die im November und Dezember 2018 durch das DLR-Institut für Verkehrsforschung in Dar es Salaam durchgeführt wurde, zeigen, dass zu diesem Zeitpunkt 64% der befragten Fahrer nicht Eigentümer ihres Fahrzeugs waren.

Tab. 12: Wege des Fahrzeugzugangs und ökonomische Relationen

Status	Abhängigkeitsverhältnis	Finanzierung
Eigenes Fahrzeug	keines oder ggf. zu externem Kreditgeber	Kredit, eigene Finanzierung oder vorheriger Mietkauf
Mietvertrag	zu Fahrzeugeigentümer, Vertragsbindung	regelmäßige Mietzahlung über unbestimmten Zeitraum
Mietkauf-Vertrag	zu Fahrzeugeigentümer, Vertragsbindung	regelmäßige Mietkauf-Zahlung über festgelegten Zeitraum
Tagelöhner (Day-Worker)	zu anderem Fahrer (und primärer Fahrervereinigung)	Mietzahlung pro Fahrzeugleihe in Abhängigkeit vom erzielten Umsatz (verhandelbar)

Quelle: Eigener Entwurf

Verträge zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern werden entweder mündlich oder schriftlich geregelt. Zwar ist die schriftliche Fixierung seit der staatlichen Regulierung der Branche verpflichtend und kann damit als regulative Institution verstanden werden, die bis zu einem bestimmten Grad auch Anwendung findet (s. Kap. 4.4.5.1). Wie dies auch in der Minibus-Branche oftmals der Fall ist (*Tanzania Daily News*, 22.4.2013), ist nach wie vor aber auch das Treffen einer mündlichen Vereinbarung eine gängige Form des Fahrzeugzugangs (INF/Makata/15; PZI/Daudi/16; PZI/Godfrey/16). Die mündlichen oder schriftlichen Verträge beinhalten zumeist nur wenige konkrete Details: Dazu gehören die Namen der beiden Vertragsparteien, die geäußerte Absicht des Fahrers, das betreffende Fahrzeug zu mieten sowie die Bereitschaft des Eigentümers, dieses bereitzustellen und schließlich eine Festlegung über den vom Fahrer täglich oder wöchentlich zu leistenden Betrag für die Miete bzw. den Mietkauf des Fahrzeugs. Handelt es sich um einen Mietkauf dann wird außerdem noch die genaue Vertragslaufzeit festgehalten (INF/Juma/15/2; INF/Makata/15; PZI/Diverse/16; soz.-ökon. Kurzfragebögen). Der jetzige Day-Worker Shabani berichtete beispielsweise von einem früheren schriftlichen Vertragsverhältnis, welches ihm die Nutzung eines Bodaboda erlaubte, und das zudem eine Regelung für einen möglichen Zahlungsausfall beinhaltete:

“He said that the agreement between him and [the owner] ... was for 12 months ... and each and every day he was supposed to pay 10,000 TZS [and] ... you have to pay it at the end of the week. That is 70,000 TZS. And if you fail to pay after ... three weeks you are going to break ... the contract ... So, you have to struggle. And then the agreement was: I ... the owner of this Pikipiki [i.e. Bodaboda] ... have an agreement with Shabani ... with a contract of ... 10,000 TZS to be paid every day. So, if he ... fail[s] to give me the money ... [after a maximum of] three weeks he is going to lose everything ... [We] agreed ... and then ... [we] sign[ed] it with a witness. And then [we got] the stamp of the Mtaa [i.e. local government office]” (PZI/Shabani/16 [PM]).

Die Höhe der täglichen oder wöchentlichen Miete sowie die Vertragslaufzeit bei Mietkauf-Verträgen sind abhängig vom Fahrzeugtyp. Für motorisierte Dreiräder hat sich – unabhängig von der Fahrzeugmarke – eine Tagesmiete von ca. 15.000-20.000 TZS bzw. 105.000-140.000 TZS für eine Woche durchgesetzt. Bei einem Mietkauf zahlen Fahrer mindestens 20.000-25.000 TZS täglich oder 140.000-175.000 TZS in der Woche. Da diese Kennzahlen von allen betreffenden Fahrern in den verschiedenen Fahrervereinigungen in unterschiedlichen Gebieten in Dar es Salaam bestätigt wurden, ist davon auszugehen, dass diese Preise als weit verbreitete Erfahrungswerte gelten können, die von Fahrern und Fahrzeugeigentümern als Norm betrachtet und in ihren Vertragspraktiken reproduziert werden (z. B. INF/Hamza/15; INF/Jaffar/15; INF/Juma/15/2; INF/Salumu/15; INF/Vincent/15; PZI/Daudi/16; PZI/Erick/16; soz.-ökon. Kurzfragebögen).¹⁰⁵ Für die Bodaboda gelten ebenfalls bestimmte Erfahrungswerte, die hier von der Herstellermarke des Fahrzeugs, von der Motorkapazität sowie dem Vertragsverhältnis abhängen (z. B. INF/Iddi/15; INF/Juma/15/2; PZI/Jackson/16; PZI/Rajabu/16). Wie der Bodaboda-Fahrer Shabani (s. oben), zahlte auch der jetzige Bajaj-Fahrer Hamisi in seiner früheren Tätigkeit als Bodaboda-Fahrer 10.000 TZS pro Tag, also 70.000 TZS pro Woche, und erwarb das Fahrzeug zu einem späteren Zeitpunkt durch Mietkauf. Auch der Bodaboda-Fahrer Kisanga nannte diese Werte für seinen Mietkauf-Vertrag (vgl. PZI/Erick/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Kisanga/16). Der Bodaboda-Fahrer Hassani hingegen zahlte im Jahr 2015 im Rahmen seines Mietvertrages ohne Fahrzeugerwerb eine Summe von 50.000 TZS pro Woche (INF/Hassani/15). Die Bodaboda-Fahrer Ismail und Saidi zahlten im Jahr 2015 jeweils eine Fahrzeugmiete von 8.000 TZS pro Tag (INF/Ismail/15; INF/Saidi/15).

Bei Mietkauf-Verträgen wird die Vertragsdauer in Abhängigkeit vom Kaufpreis des Fahrzeugs, den Lizenzgebühren sowie den von den Eigentümern angestrebten Profitraten errechnet – die jedoch meist den genannten Erfahrungswerten angepasst sind. Für den Fall eines Mietkauf-Vertrages über ein Bajaj sind 18 Monate eine oft genannte Vertragslaufzeit (z. B. INF/Hamza/15; INF/Salumu/15; PZI/Juma/16). Bodaboda können von den Fahrern aufgrund des deutlich geringeren Kaufpreises bereits innerhalb weniger Monate erworben werden. Die Informationen über diese Erfahrungswerte, die Bestandteil der Praktik des Aushandelns von Vereinbarungen zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern sind, werden über die Fahrernetzwerke und im Austausch zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern verbreitet (INF/Juma/15/2; PZI/Rajabu/16).¹⁰⁶ Wie der Fahrer und Fahrzeugeigentümer Juma erläuterte, bestehen zumindest vereinzelt auch Zusammenschlüsse von Fahrzeugeigentümern, die untereinander Informationen und Einschätzungen zur Branche teilen und sich auf die Anpassung von Preisen einigen, die für das Vermieten von Fahrzeugen erhoben werden können (vgl.

¹⁰⁵ Die unveröffentlichten Ergebnisse einer quantitativen Befragung von Bajaj-Fahrern (n=105), die im November und Dezember 2018 durch das DLR-Institut für Verkehrsforschung in Dar es Salaam durchgeführt wurde, bestätigen diese Kennzahlen weitgehend.

¹⁰⁶ Der Fahrzeugmanager und Fahrzeugeigentümer Rajabu berichtete außerdem von einer sich inzwischen durchsetzenden verkürzten Vertragslaufzeit von sieben Monaten, bei der von den Fahrern eine tägliche Mietkauf-Rate von 13.000 TZS für die Motorrad-Marken Fekon und SanLG zu leisten ist (PZI/Rajabu/16).

INF/Juma/15/2; PZI/Ericks/16). Über das Abschließen neuer Verträge, in welche die gegebenenfalls neu ausgehandelten Preise nach und nach Eingang finden, gelangen dann wiederum Informationen zu den Preisen in Form von neuen Erfahrungswerten auch in die Fahrernetzwerke. Zum Beispiel berichtete eine der befragten Fahrervereinigungen von einem Preisanstieg seit dem Jahr 2016, der auf einem derartigen Beschluss von Fahrzeugeigentümern basierte (GD/Makongo/16). Dies ist ein Beispiel dafür, dass im Feld geltende Institutionen schrittweise auch verändert werden können, wenn sie vermittelt über praktische Erfahrungen schrittweise auch in den Erwartungshorizont der Akteure des Feldes einfließen.

Vertragskriterien der Fahrzeugeigentümer

Für das Zustandekommen einer Vereinbarung zwischen Fahrer und Fahrzeugeigentümer spielen allerdings noch weitere Akteure eine Rolle: Teil der Praktik, welche das Zustandekommen von Verträgen zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern ermöglicht, ist der Rückgriff auf Bürgen. Diese können den Vertragsabschluss bezeugen und ggf. für den Fahrer einstehen, wie der Fahrzeugeigentümer Makata in einem informellen Gespräch erklärte. Dabei dient das Familiennetzwerk oder das erweiterte soziale Netzwerk als Unterstützung (vgl. INF/Juma/15/2; INF/Makata/15; PZI/Ericks/16; PZI/Jackson/16; PZI/John/16; PZI/Rajabu/16). Auch der Fahrzeugeigentümer Jackson versucht auf diese Weise sein finanzielles Risiko zu vermindern und benannte im Interview in detaillierter Weise weitere Bedingungen für einen Vertragsabschluss mit einem Fahrer:

“He said what he normally considers is ... whether the driver knows the laws of the road and how to drive. It is not a matter of driving only ... [but] also how to follow the rules of the road. Cause most of the people they know how to drive it. That [alone] doesn't give him [Jackson] the confidence to give him [the driver] the motorcycle. You have ... to make sure that he knows ... the traffic rules of the road. That is the first one. The second one is he is supposed to have a driving license. The genuine one [and not a fake one]. And you have to see by looking at it. The third one is you have to be faithful. Because you can give someone your motorcycle ... [but] maybe he can organise ... [something] with other guys. They tell you that it [the motorcycle] has got stolen: I was beaten by ... [someone and] they took the Pikipiki [i.e. Bodaboda]. But [in fact] he [the driver] is the one who arranged the whole story. So, you have to be faithful about it. And then number four [is] he has to ... take care of the motorcycle. Not to drive it in potholes ... And then the fifth one [is that] he [Jackson] is supposed to know where he [the driver] stays. And also ... [Jackson has to know] the relatives [of the driver] and the people who are close to him ... And the sixth one [is that] he has to get a bond from someone who is surrounding him [the driver] and who is more worthy [has more money] than [the value of] that Pikipiki” (PZI/Jackson/16 [PM]).

Wie bereits angedeutet, ist eine über die Praxis reproduzierte soziale Institution darüber hinaus, dass Fahrer vor Vertragsabschluss ein Schreiben des für sie in ihrem Wohnort zuständigen Mtaa – d. h. der untersten administrativen Ebene der Lokalverwaltung – vorweisen können (PZI/Daudi/16; PZI/Ericks/16; PZI/Jackson/16; PZI/Kazembe/16). Das Mtaa-Büro bestätigt

darin die Residenz des Fahrers. Im Falle von Konflikten oder sonstigen Vorkommnissen kann der Vorsitzende des Mtaa-Büros damit als Streitschlichter bzw. Vermittler einschreiten, was sowohl für den Fahrzeugeigentümer als auch für den Fahrer eine gewisse Absicherung bedeuten kann. Den Vorteil, den schriftliche Verträge für den Fahrzeugeigentümer haben, umschrieb der Fahrzeugmanager und -eigentümer Rajabu folgendermaßen:

“[I]nitially ... [we] used to do oral [agreements] so you will give me 50,000 [TZS] per week. So, what the drivers did they ... [didn't] bring the money constantly ... So, that's the main ... problem which ... [we] had. But now ... this [written] contract ... saves everything because if you delay to bring the money also you delay to get the Pikipiki [i.e. Bodaboda]. So, you are prolonging your days [and] instead of finishing [after] seven months you finish maybe in eight, nine months ... which is not good. So ... the guys they normally look at the agreement [and find:] I have to finish this [contract] after seven months, so I have to work hard ... [for] it” (PZI/Rajabu/16 [PM]).

Aufgrund der Existenz eines schriftlich fixierten Vertrags besteht auf Seite der Fahrzeugeigentümer das Vertrauen darin, dass sich die getätigte Investition verlässlicher und in kurzer Zeit rentiert. Wie andere Fahrzeugeigentümer erläuterten, birgt der Abschluss von Mietkauf-Verträgen weitere Vorteile für die Eigentümer (vgl. INF/Jacobo/15; INF/Makata/15; PZI/Jackson/16). Dem Fahrzeugeigentümer Makata zufolge hätten die Fahrer auf dieser Vertragsgrundlage ein großes Interesse an der guten Behandlung der Fahrzeuge, so dass sich das Problem von notwendigen Reparaturen der Fahrzeuge während der Vertragslaufzeit reduziere. Wenn die Fahrer das Fahrzeug erwerben, seien diese allerdings dennoch oft bereits derart abgenutzt, dass sie viel Geld für die Reparatur und Instandhaltung ausgeben müssten (INF/Jacobo/15; INF/Makata/15).¹⁰⁷

Aus anderen Interviews geht noch ein weiterer Aspekt dieser Vertragspraktiken hervor: Demnach wird die Aushandlung von Vereinbarungen über das Mieten bzw. Mietkaufen eines Fahrzeugs von den Fahrzeugeigentümern inzwischen zum Teil an Fahrzeugmanager ausgelagert. Diese seien für die Verhandlungen mit den Fahrern und das Abschließen von Verträgen zuständig. Ein direkter Austausch zwischen Fahrer und Fahrzeugeigentümer kommt hierbei nicht unbedingt zustande (PZI/Rajabu/16; PZI/Vincent/16; PZI/William/16). Inwieweit diese Form der Fahrzeugvermittlung in Dar es Salaam verbreitet ist und inwiefern sie Bestandteil der Ausdifferenzierung von Positionen im Feld ist, kann allerdings auf Grundlage der empirischen Einblicke nicht beantwortet werden. Sie ist jedoch ein Beispiel für die Vielzahl an Arbeitsplätzen und Einkommensmöglichkeiten, die im Umfeld der Motorrad-Taxi-Dienstleistung entstanden sind (vgl. Kap. 2.3.2).

Ein weiterer Bestandteil der etablierten Vertragspraktiken ist es darüber hinaus, dass die Fahrzeugeigentümer die Kosten für die formelle Registrierung und Zulassung des Fahrzeugs sowie

¹⁰⁷ Der jetzige Day-Worker William ist hingegen der Auffassung, dass inzwischen immer weniger Fahrzeugeigentümer einem Mietkauf zustimmen (PZI/William/16).

für die Unfallhaftpflichtversicherung des Fahrzeug übernehmen (INF/Hamza/15; INF/Salumu/15; PZI/Godfrey/16; soz.-ökon. Kurzfragebögen) – insofern die Registrierung überhaupt vorgenommen wird (s. Kap. 4.4.6.1). Außerdem wird in der Vereinbarung zwischen beiden Vertragsparteien – allerdings nicht detailliert und auch nicht unbedingt schriftlich – festgehalten, wer für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten am Fahrzeug zuständig ist. In Dar es Salaam ist die mündliche Abmachung verbreitet, die der Fahrer Godfrey für seinen Fall schilderte und die beispielsweise auch vom Fahrzeugeigentümer Erick und vom Bodaboda-Fahrer Nelson bestätigt wurde (PZI/Erick/16; PZI/Nelson/16; soz.-ökon. Kurzfragebögen):

“It depends ... [on] the agreement between you and the boss ... For instance, what I am doing in my Bajaji is just minor services [e.g. changing engine oil or tires] ... Minor, small services I’m doing myself. But if I get maybe accident or something like that I have to report [to the owner] ... [With] bigger issues he has to support me. But it depend[s] ... [on] the driver also. For instance, me if I am having balance, also I have to support cause this Bajaji belong[s] to him but we all benefit, you know? If it stop[s] working it means ... I’m also not going to be getting something. But if it is working, I’m also getting something” (PZI/Godfrey/16).

Abhängigkeitsverhältnisse und symbolische Macht der Fahrzeugeigentümer

Diese Darstellung wie auch der Verweis auf die nur grob festgehaltenen Vertragsdetails deuten auf die Existenz einer ökonomischen Abhängigkeitsbeziehung zwischen Fahrer und Fahrzeugeigentümer hin. Diese zwingt den Fahrer letztlich dazu, die Bedingungen des Eigentümers zu akzeptieren, um Zugang zu einem Fahrzeug zu erhalten und den Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrers überhaupt ausüben zu können. Darüber hinaus ergeben sich für den Fahrer gewisse Unsicherheiten daraus, dass die Vereinbarungen nicht alle Eventualitäten miteinschließen. Beispielsweise wird im Vorfeld nicht unbedingt geregelt, inwieweit genau der Fahrzeugeigentümer oder auf der anderen Seite der Fahrer für die Kosten eines möglichen Verkehrsunfalls aufzukommen haben. Die erwartete Norm ist lediglich, dass sich beide Seiten beteiligen, während die konkrete Höhe des jeweiligen Beitrags erst ausgehandelt werden muss (vgl. PZI/Godfrey/16; PZI/Jackson/16).

Für die Fahrer besteht außerdem das Risiko, dass die Fahrzeugeigentümer – insbesondere bei mündlicher Vereinbarung – jederzeit den Vertrag kündigen und das Fahrzeug zurückfordern können. Dies ist beispielsweise dem Fahrer Godfrey widerfahren, der dadurch zwischenzeitlich wieder arbeitslos geworden war (vgl. PZI/Erick/16; PZI/Godfrey/16). Auch der Bajaj-Fahrer Rashid verweist auf diese Möglichkeit und akzeptiert dabei eine hierarchische und gegenüber dem Fahrzeugeigentümer untergeordnete Abhängigkeitsposition, die als kulturell-kognitive Institution Teil seiner Erwartungshaltung ist:

“[The owner of the vehicle] is the one who give[s] him the daily bread and so he has to respect him. And also, he is the one who makes his life to go on. And also, he was just [giving] an [hypothetic] example: Maybe the boss can call him: ... Can you come here? So, he go[es] there. Can

I have the keys? He give[s] him the keys. So, from today onwards ... me and you we are done. So, of course he [Rashid] will give him the keys ... But he won't get [any] sleep because he will [be] having a lot of stress. A lot of ... thoughts why he [the owner] ... has done this. But because [he] ... has the job now he has to respect him very much and give him the maximum respect" (PZI/Rashid/16 [PM]).

Auch dieses Beispiel zeigt, dass Motorrad-Taxi-Fahrer zu einem gewissen Grad vom Wohlwollen der Fahrzeugeigentümer abhängig sind, denn eine rechtliche Sicherheit ist für den Fahrer nicht garantiert. Die geschlossenen Verträge – die aufgrund der im Feld gängigen Interpretation der Fahrer-Eigentümer-Beziehung in gewisser Weise als Arbeitsverträge betrachtet werden können – entsprechen somit auch nicht unbedingt dem tansanischen Arbeitsrecht. Dieses sieht neben kodifizierten Vertragsabschlüssen u. a. auch vor, dass Verträge nicht grundlos vom Arbeitgeber gekündigt werden können (United Republic of Tanzania 2004). Der Bajaj-Fahrer Vincent erläuterte zudem das Problem der teils nicht vorgenommenen Erneuerung von Lizenzen. Er sieht hierbei in erster Linie die Eigentümer der Fahrzeuge in der Pflicht; diese lehnten es aber oft ab, die dafür notwendigen Gebühren zu übernehmen. Bei Verkehrskontrollen würden dann die Fahrer zur Rechenschaft gezogen und müssten die fälligen Bußgelder zahlen (vgl. PZI/Daudi/16; PZI/Vincent/16).

Der frühere Fahrer und jetzige Fahrzeugmanager und Fahrzeugeigentümer Rajabu äußerte indessen, Lizenzen für die von ihm verantworteten Fahrzeuge gar nicht erst zu beantragen und dies – sowie die damit verbundenen Kosten – direkt den Fahrern zu überlassen (PZI/Rajabu/16). In zwei Fällen berichteten Fahrer von willkürlicher Behandlung durch Fahrzeugeigentümer und Behörden bei Fahrzeugdiebstählen: Zu seiner Zeit als Fahrer habe Rajabu ohne Gerichtsverfahren fünf Monate im Gefängnis verbringen müssen, weil ihn der offenbar einflussreiche Eigentümer seines damaligen Fahrzeugs für den sich ereigneten Diebstahl seines Fahrzeugs verantwortlich gemacht habe. Obwohl keine Beweise vorgelegen hätten, sei Rajabu von der Lokalpolizei verhaftet worden (PZI/Rajabu/16). Vertreter einer Fahrervereinigung erwähnten während einer Gruppendiskussion zudem einen ähnlichen Fall, bei dem ein Kollege für einige Monate im Gefängnis einsitzen musste, obwohl er nach Angaben der Fahrer unschuldig gewesen sei (GD/Makongo/16). Auch im Falle des Bodaboda-Fahrers Kisanga liegt die Verantwortung für die Sicherheit des Fahrzeugs in der Hand des Fahrers. Denn mit dem Eigentümer seines Fahrzeugs habe er vereinbart, dass er diesen im Falle eines Fahrzeugdiebstahls entschädigen müsse (PZI/Kisanga/16).

Die Beziehung zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern ist zwar nicht in erster Linie von gegenseitigem Misstrauen oder auch Vorteilsbeschaffung auf Kosten des Vertragspartners geprägt, wie sich dies in einigen Aussagen von Fahrern und Fahrzeugeigentümern implizit andeutet. Die in den Interviews geäußerten Wahrnehmungs- und Denkweisen der Fahrer und Fahrzeugeigentümer deuten vielmehr zugleich auf ein positives Austauschverhältnis hin, welches von gegenseitiger Unterstützung gekennzeichnet ist. Die mit den damit verbundenen

normativen Institutionen in Zusammenhang stehenden Erwartungshaltungen und sozialen Verpflichtungen zeigen sich u. a. beim erwähnten Teilen von Kosten bei Fahrzeugreparaturen, aber auch in der vereinzelt genannten Unterstützung des Fahrers durch den Eigentümer bei Verkehrsunfällen, z. B. in Form finanzieller Beteiligung an den Kosten ärztlicher Behandlung (PZI/Godfrey/16; PZI/Jackson/16; PZI/Rajabu/16). Die angeführten Beispiele zeigen dennoch auch, dass die Fahrzeugeigentümer aufgrund ihrer sozialen Position und ihrer Kapitalverfügbarkeit eine insgesamt höhere Fähigkeit aufweisen, die eigenen Interessen gegenüber den Fahrern durchzusetzen. Denn sie entscheiden letztendlich über die Inhalte der Vereinbarungen mit den Fahrern und über den Fahrzeugzugang und üben damit symbolische Macht gegenüber den Fahrern aus. Letztere müssen diese Bedingungen akzeptieren, wenn sie auf diesem Wege ein Fahrzeug erwerben möchten.

Zu erwähnen ist, dass auch innerhalb der Gruppe der Fahrzeugeigentümer verschiedene soziale Hintergründe zu differenzieren sind, was jedoch im Rahmen dieser Arbeit nicht näher diskutiert werden kann. Die verfügbaren Einblicke zeigen aber, dass auch hier unterschiedlich einflussreiche Akteure vertreten sind, die zur Reproduktion oder Veränderung der Strukturen des Feldes beitragen. Während viele dieser Fahrzeugeigentümer – wie die im Rahmen der Studie Interviewten – einen sozialen Aufstieg in die (untere) Mittelschicht geschafft haben (vgl. Green 2015), sind andere Fahrzeugeigentümer hauptberufliche Verwaltungsbeamte oder Lokalpolitiker, die über ein teils sehr hohes Einkommen verfügen, aufgrund dessen sie in größerem Stil in die Branche investieren können. Mehrfach genannt wurden in den Feldinterviews auch Großinvestoren, die sich zur stadtgesellschaftlichen Wirtschafts- oder Verwaltungselite zählen lassen und damit im Sinne Bourdieus als Teil der gesellschaftlichen Machtfeldes verstanden werden können. Diese verfügten nach Angaben verschiedener Interviewpartner zum Teil über eine Vielzahl an Fahrzeugen – teilweise 100 und mehr (vgl. Bishop et al. 2019, 10; INF/Msafiri/15; PZI/Rajabu/16; PZI/SUMATRA/1+2/16) – mit denen sie ökonomische Profite im Feld der Motorrad-Taxis erzielen können. Außerdem deutet sich an, dass einige Fahrzeugeigentümer, die Teil des gesellschaftlichen Machtfeldes sind, ihren Einfluss bei der Kontrolle der Branche (oder dessen Verhinderung) geltend machen können (s. Kap. 4.4.6.1).

Arbeiten als Tagelöhner

Das Arbeiten als Day-Worker kann ebenfalls als Strategie des Einstiegs in die Branche dienen, sowie zugleich als Möglichkeit, soziale Kontakte zu knüpfen, über die im Laufe der Zeit auch eine Verbindung zu einem Fahrzeugeigentümer hergestellt werden kann (s. Kap. 4.4.2.3). Ein Tagelöhner hat kein eigenes Fahrzeug zur Verfügung und muss sich innerhalb einer Fahrervereinigung ein Fahrzeug leihen. Der Preis für die Untervermietung wird im Anschluss an die Leihe zwischen Fahrer und Day-Worker ausgehandelt und ist abhängig vom erzielten Umsatz am jeweiligen Tag (vgl. Ehebrecht & Lenz 2018, 126f.; PZI/Abduli/16; PZI/Godfrey/16; PZI/John/16; PZI/Vincent/16; s. Tab. 12). Das Anwerben von Kunden und das Verhandeln über

den Fahrpreis liegen in der Eigenverantwortung der Tagelöhner. Damit haben sie in gewisser Weise einen Einfluss auf den erzielten Umsatz und damit auch auf die Höhe ihrer Tageseinnahmen. Der Tagelöhner William schilderte die Aufgabe, die Day-Worker für andere Fahrer übernehmen und wie sie damit ihr Geld verdienen:

“You [the driver] have maybe another job or you want to go somewhere and you have to do this and that. What is there [you] just give ... the keys [to the day-worker] without agreement. And then if you [the day-worker] work ... you have to be faithful about it. When [the driver] ... come[s] back [he] ... can see it. [You] say [to the driver] that I have worked [and] I have [earned] this [money] here. So, you give him [the driver] the money [and] so he is the one to decide [how much to give you]. [The driver might say:] Maybe let me give you ten or 5,000 TZS. The ... [rest of the money] I remain with it and then I continue working. That’s how they do [it]” (PZI/William/16 [PM]).

Wie auch bei den Fahrer-Eigentümer-Verhältnissen werden in diesen informellen Arbeitsbeziehungen zwischen Fahrern und Tagelöhnern also gewissermaßen ungleiche Machtverhältnisse (re-)produziert. Ein Day-Worker ist – wie die Fahrer gegenüber den Fahrzeugeigentümern auch – vom Wohlwollen der Fahrer abhängig. Sie müssen zum einen darauf warten, bis sich eine Gelegenheit ergibt, ein Fahrzeug zu leihen. Zum anderen hängt ihr Einkommen nicht nur vom erzielten Umsatz ab, sondern auch von der Entscheidung des Fahrers, dem Day-Worker einen bestimmten Anteil des Umsatzes als Verdienst zu überlassen. Es lässt sich argumentieren, dass – neben den für Day-Worker kaum planbaren Arbeitszeiten und der im Vorfeld stets unbekannten Häufigkeit der sich ergebenden Arbeitsgelegenheiten – auch für Day-Worker Unsicherheiten aus der mündlichen Vereinbarung über die Fahrzeugleihe resultieren, die sie mit einem Fahrer treffen. Denn für den Fall, dass die Day-Worker einen Schaden am Fahrzeug verursachen bzw. in einen Unfall geraten, muss zwischen beiden Akteuren ausgehandelt werden, wer sich in welcher Höhe an den entstandenen Kosten beteiligt. Auch für die Fahrer ergeben sich daraus Risiken und sie müssen sich in einem solchen Fall wiederum gegenüber den Fahrzeugeigentümern verantworten. Zum Teil erachten Letztere das Einstellen eines Day-Workers als kritisch und sie schaffen Restriktionen, indem sie ihren Fahrzeugmietern zum Teil dezidiert verbieten, mit einem Day-Worker zu arbeiten (vgl. PZI/Erick/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Jackson/16; PZI/Rajabu/16). Beispielsweise äußerte der Fahrzeugeigentümer Jackson eine entsprechende ablehnende Haltung und begründete diese damit, dass Day-Worker kein Interesse an der guten Behandlung der Fahrzeuge hätten:

“[There is] no boss who allows day-worker[s] ... But [despite this] it comes maybe [that] you [the owner] are in a certain job. You are far away from the driver and the driver is tired. So, he [the driver] can tell you that ‘I’m going to sleep’. What he will do he just cheat[s] you [the owner and] gives it [the vehicle] to another person. And then he [the other person] start[s] doing the job ... [But the owner knows] that the day-worker always is a destroyer because if you give him the motorcycle, he is going to drive it very rough[ly] without taking care of it. [He can] ... just destroy

each and everything on it because he is looking for him to get something. So, he just rushes here and there. So, most of the day-workers they are not good. Most of them. That's why ... [vehicle owners] don't like day-workers" (PZI/Jackson/16 [PM]).

Für Fahrzeugeigentümer wird mit dem Einsatz von Tagelöhnern also die Befürchtung verbunden, dass es zu Schäden am Fahrzeug oder gar zum Verlust des Fahrzeugs kommen kann, wenn (ihnen unbekannte) Day-Worker damit arbeiten. Tritt ein derartiger Schadensfall ein, bevor der Mietkauf-Vertrag mit dem eigentlichen Fahrer des Fahrzeugs abgeschlossen ist, dann kann dies zu finanziellen Verlusten für beide Seiten führen – ebenso natürlich auch bei einfachen Mietverträgen. Dennoch sind Day-Worker in der Motorrad-Taxi-Branche verbreitet, denn mit ihrer Hilfe können einerseits Fahrer, die als (Unter-)Vermieter auftreten, zusätzliches ökonomisches Kapital erzielen. Andererseits kann die Aufnahme dieser Tätigkeit die soziale Position der Day-Worker verbessern, indem sie sie aus der Arbeitslosigkeit führt (PZI/Abduli/16; PZI/Godfrey/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Shabani/16).

4.4.2.3 Praktiken des Berufseinstiegs und die Bedeutung sozialen Kapitals

Verschiedene Fahrer-Interviews haben gezeigt, dass die Entwicklung der Absicht, Motorrad-Taxi-Fahrer zu werden, vielfach von der Einbindung der Fahrer in soziale Netzwerke und von der Aktivierung sozialen Kapitals beeinflusst ist. Denn auf diesem Weg gelangen die Fahrer an Informationen über die Branche, aus denen sie Chancen zur Verbesserung der eigenen, negativ bewerteten Situation ableiten. Darüber hinaus spielt soziales Kapital beim Erlernen des Motorrad-Taxi-Fahrens, beim Zugang zu einer Fahrervereinigung, beim Fahrzeugzugang und bei der Aufnahme der konkreten Tätigkeit eine Rolle.

Zugang zu Informationen

Dieses Zusammenspiel von biographischem Hintergrund, (Dis-)Positionen der Akteure und sozialen Netzwerken zeigt sich beispielsweise beim Bodaboda-Fahrer und früheren Kiosk-Inhaber Shabani, der von einem Bekannten an den Fahrerberuf herangeführt wurde. Nachdem die Behörden aufgrund von Straßenerweiterungsarbeiten das Kiosk von Shabani abgerissen hatten und dieser arbeitslos geworden war, machte dieser Bekannte – der Bodaboda-Fahrer Joseph – Shabani mit seiner Fahrergruppe bekannt. Durch die Vermittlung von Joseph wurde Shabani unmittelbar in die Gruppe aufgenommen und arbeitete dort zunächst als Aushilfskraft (PZI/Shabani/16). Auch der Bajaj-Fahrer Emmanuel gelangte über sein soziales Netzwerk an Informationen über die Motorrad-Taxi-Branche:

"My friend told me you can buy Bajaji now. Is good business. Ja, you can buy [and] within one year it can [re]turn your capital. So, that is why I started to ... [work with a Bajaj] ... [M]y friend told me to buy [a Bajaj]" (PZI/Emmanuel/16).

Anlass für den Wechsel in die Motorrad-Taxi-Branche gab auch dem Fahrer Msafiri das zufällige Treffen mit einem ehemaligen Kollegen aus dem Baugewerbe, der vor ihm in das Bajaj-Geschäft gewechselt war und Msafiri von seinem hohen Einkommen berichtete. Nach dessen Entscheidung, ebenfalls Bajaj-Fahrer zu werden, vermittelte der Bekannte ihm dann zudem den Kontakt zu einem Fahrzeughändler, von dem Msafiri auf Grundlage eigener Ersparnisse ein Fahrzeug erwarb (PZI/Msafiri/16). Auf ähnliche Weise wurde auch der frühere Taxi-Fahrer Haji auf die Motorrad-Taxi-Tätigkeit aufmerksam. Ein ehemaliger Kollege aus dem Autotaxi-Gewerbe, der in die Motorrad-Taxi-Branche gewechselt war, überzeugte Haji davon, ebenfalls Bajaj-Fahrer zu werden, da mit dieser Tätigkeit aufgrund eines besseren Kundenzugangs mehr Geld verdient werden könne. Hajis Bekannter half diesem zudem dabei, das Bajaj-Fahren zu erlernen, indem er mit ihm Übungsfahrten absolvierte (PZI/Haji/16). Auch der jetzige Bajaj-Fahrer Jonas kam durch den Austausch mit einem befreundeten Bajaj-Fahrer mit der Motorrad-Taxi-Branche in Berührung und wechselte schließlich in den Fahrerberuf (PZI/Jonas/16).

Fahren lernen

Über die Einbindung in soziale Netzwerke können also Ressourcen bezogen werden (d. h. Informationen, Hilfestellungen, Vermittlungen etc.), zu denen in einigen Fällen auch die Unterstützung beim Erlernen des Motorrad-Taxi-Fahrens zählt. Beispielsweise erlernte der Fahrer Kazembe, der zuvor bereits Erfahrungen mit Motorrädern gemacht hatte, das Fahren eines Bajaj durch einen Freund, der wiederum Motorrad-Taxi-Fahrer war. Über diesen Kontakt erlernte Kazembe auch andere für die Ausführung der Tätigkeit relevante Dinge, wie z. B. Erfahrungswerte zu Fahrpreisen über verschiedene Distanzen, notwendige Instandhaltungsarbeiten am Fahrzeug sowie auch das geschickte Ansprechen von potenziellen Fahrgästen, um diese für eine Fahrt zu gewinnen (PZI/Kazembe/16). Auch der jetzige Day-Worker William, der in derselben Fahrergruppe arbeitet, erlernte das Fahren mithilfe eines Freundes, der bereits vor ihm Mitglied der Fahrergruppe geworden war. Zwischen den Jahren 2012 und 2013 verbrachte William, der zum damaligen Zeitpunkt verschiedenen Gelegenheitsarbeiten nachging, über einen längeren Zeitraum von etwa einem Jahr immer wieder Zeit mit seinem Kontakt in der Fahrergruppe. Dabei lernte er nach und nach das Fahren eines Bajaj, bis ihm schließlich auch die Aufnahme in die Fahrergruppe und der Zugang zu einem eigenen Fahrzeug gelang (PZI/William/16; vgl. PZI/Godfrey/16). Auf ähnliche Weise erlernten auch die Fahrer Abduli und Michael das Bajaj-Fahren und zwar indem sie sich jeweils an Bekannte wandten, welche über ein solches Fahrzeug verfügten (PZI/Abduli/16; PZI/Michael/16). Wie auch der Bodaboda-Fahrer und Fahrzeugeigentümer Jackson (PZI/Jackson/16) bezahlte der Day-Worker Emmanuel einen befreundeten Fahrer dafür, dass dieser mit ihm ein Fahrtraining absolvierte:

“I remember I pay 10,000 [TZS] for one hour. And he ... [taught] me how to drive Bajaji. I was paying him 10,000 [TZS] and he picked me and we ... [went] to the Coco Beach [to] the road

there. There ... [are] few cars. He ... [taught] me for one hour ... [a day] and then ... I take seven days to understand it" (PZI/Emmanuel/16).

Auf formelle Weise erlangten dagegen die Bajaj-Fahrerinnen Janet und Yohana sowie Sharifa, die als Day-Worker mit Yohana zusammenarbeitet, ihre Fahrkenntnisse. Die körperlich eingeschränkten Frauen befanden sich zur Zeit der Interviews in Mietkauf-Verträgen mit einer sozialen Hilfsorganisation. Diese hatte der Bajaj-Fahrerin Janet im Vorfeld des Vertragsverhältnisses die Teilnahme eine mehrwöchige Fahrausbildung in der Fahrschule der *Vocational Education and Training Authority* (VETA) in Dar es Salaam vermittelt. Yohana und Sharifa hatten dagegen eine andere Fahrschule besucht, in der ein Bekannter von Sharifa arbeitete. Im Anschluss an ihre erfolgreiche Teilnahme wurden Janet und Yohana jeweils ein Mietkauf-Vertrag angeboten, der am Ende der Laufzeit zu einem Eigentumsübergang der Bajaj führen und den beiden Fahrerinnen eine ökonomische Perspektive bieten sollte. Sowohl die Initiative zum Erlernen des Fahrens bzw. der beruflichen Tätigkeit als auch dessen Ermöglichung ergaben sich in beiden Fällen aus den sozialen Beziehungen der beiden Fahrerinnen zu Mitarbeitern der Hilfsorganisation (PZI/Janet/16; PZI/Yohana & Sharifa/16).

Zugang zu einer Fahrervereinigung

Über das Erlangen von Informationen zur Branche sowie das Erlernen des Fahrens hinaus spielt soziales Kapital in der Mehrheit der betrachteten Fälle für den konkreten Berufseinstieg eine Rolle. Denn dieser erfolgte in nahezu allen Fällen in Zusammenhang mit dem kollektiven Zusammenschluss mit anderen Fahrern bzw. dem Mitgliedwerden in einer bereits bestehenden Fahrergruppe. Fahrergruppen, deren Funktionen und Praktiken an späterer Stelle genauer analysiert werden (s. Kap. 4.4.4.), stellen Zusammenschlüsse von mehreren Fahrern dar, die gemeinsam einen Taxistand gründen, von dem aus sie ihre Dienstleistung anbieten. Gehört ein Fahrer nicht selbst zu den Gründungsmitgliedern einer Fahrergruppe, möchte aber beitreten, dann muss dieser erst das Vertrauen der übrigen Mitglieder gewinnen (s. Kap. 4.4.4.1). In Abhängigkeit von der (Nicht-)Verfügbarkeit sozialen Kapitals des Fahrers gelingt diese Anerkennung entweder nicht, kurzfristig oder über einen längeren Zeitraum. Entscheidend kann dabei unter anderem sein, ob ein Fahrer eine persönliche Verbindung zu einem Akteur hat, der bereits in der entsprechenden Fahrergruppe arbeitet oder dieser nahe steht. In den Fällen, die im Rahmen der vorliegenden Studie betrachtet wurden (z. B. INF/Selemani/15/2; PZI/John/16; PZI/Jonas/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Shabani/16), ist dieser Weg über einen vorhandenen sozialen Kontakt, der als Mittelsmann bzw. Gatekeeper (Lewin 1951) fungieren kann, der häufigste Fall.

Das persönliche Kennen(lernen) der Akteure untereinander wurde in den Gesprächen mit verschiedenen Fahrern immer wieder als unabdingbare Voraussetzung dafür genannt, etwas im Feld bewirken zu können, d. h. Interessen durchsetzen zu können. Der Einstieg in seine Fahrergruppe gestaltete sich beispielsweise für den Bajaj-Fahrer Bakari aufgrund direkter

Verbindungen zu einigen Fahrern der Gruppe sehr einfach – denn seine Mutter verfügte vor Aufnahme seiner Fahrtätigkeit über mehrere Fahrzeuge, die sie an verschiedene Fahrer dieser Gruppe vermietete (PZI/Bakari/16). Auch dem Bodaboda-Fahrer John half die Tatsache, dass er bereits persönliche Kontakte zu Mitgliedern derjenigen Fahrergruppe hatte, der er als Mitglied beitreten wollte (PZI/John/16). Vermittelt über diese sozialen Beziehungen konnte er relativ schnell auch das Vertrauen der übrigen Mitglieder der Gruppe gewinnen. Sein damit verknüpft symbolisches Kapital ermöglichte es ihm zudem, der Gruppe beizutreten ohne die fällige Beitrittsgebühr (s. Kap. 4.4.4.1) bereits zu Beginn vollständig zahlen zu müssen:

“[His contacts in the group] assist[ed] him because he can remember that he didn’t have enough money to pay [the same membership fee] like others. So, he said: Please I have this [amount of money only] ... [Can] you help me on this? So, they agreed ... [on] the amount ... [he had and] he didn’t pay [the] full ... [amount of 150,000 TZS immediately]. He paid half of it and as the days were going on ... [he was] reducing the debt ... while he ... [was already] working there” (PZI/John/16 [PM]).

Auch diejenigen Fahrer, die zum Zeitpunkt der Erhebungen individuell und unabhängig von einer Fahrergruppe arbeiteten, hatten anfangs über die Mitgliedschaft in Fahrergruppen Zugang zum Markt der Mobilitätsdienstleistungen gefunden (INF/Moses/15; PZI/Godfrey/16; PZI/Nelson/16). Dies gilt auch für den Bajaj-Fahrer Michael, dem der Berufseinstieg ebenfalls durch den Einsatz sozialen Kapitals gelungen war: Bevor er sich dazu entschied, weitgehend alleine und unabhängig von einer festen Fahrergruppe im Stadtzentrum von Dar es Salaam zu arbeiten, hatte er zunächst in zwei verschiedenen Fahrergruppen gearbeitet, mit deren Mitgliedern er bereits zuvor in sozialer Verbindung gestanden hatte. Die erste Fahrergruppe befand sich in seinem Wohnort und der Zugang zur zweiten Fahrergruppe wurde ihm durch einen befreundeten Fahrer vermittelt, der in dieser zweiten Gruppe arbeitete (PZI/Michael/16).

Bestehen keine direkten Kontakte zur Gruppe, dann kann auch der Herkunfts- bzw. Wohnort die Chancen auf die Aufnahme in eine Gruppe erhöhen und zwar dann, wenn der Fahrer in derselben Nachbarschaft (Mtaa) lebt, in der die Fahrergruppe ihren Taxistand unterhält. Das hieraus resultierende symbolisch wirkende räumliche Kapital, das als eine spezifische Variante des sozialen Kapitals verstanden werden kann (s. Kap. 3.3.3.4), ermöglicht eine Anerkennung durch die Gruppe, insofern der neue Fahrer dieses räumliche Kapital durch mündliche Bezeugung anderer oder in kodifizierter Form nachweisen kann. Vor allem ein offizielles Schreiben des lokalen Mtaa-Büros kann als Vertrauensbeweis gelten und dem Fahrer die notwendige Anerkennung der Gruppe gewähren (s. Kap. 4.4.4.1).

Eine andere Möglichkeit ist das schrittweise Kennenlernen einer Fahrergruppe über das regelmäßige Zeitverbringen mit ihren Mitgliedern. Wie bereits die Schilderungen des Bajaj-Fahrers Rashid gezeigt haben (s. Kap. 4.4.2.1), kann auch dies ein Weg sein, um über Zeit Vertrauen zu gewinnen und über Zeit ein anerkanntes Mitglied der Gruppe zu werden (vgl. PZI/Rashid/16; PZI/Shabani/16; PZI/William/16). Ähnlich beschrieb dies auch der Bajaj-Fahrer Godfrey, der

sich gezielt einen Zugang zu einer Fahrergruppe verschafft hatte, bevor er später dazu übergang, unabhängig von einer Fahrergruppe zu arbeiten:

“You know ... [there was] a group of drivers ... [and] when I was looking [for] what to do then I realized ‘Oh, I can do this [job]’. So, I started to go ... there to their stand [parking area] where they used to park and wait ... for the passengers. So, I used to go there ... [and] make a story with them sometimes. But the aim ... was ... [getting to know] them. So, if you go somewhere for almost two to three months people become familiar with you, you know? So, you sometimes become part of them. You ... [share] stories, sometimes drinks and other things like that. So, you become their friend. So, some of them they become familiar with me. Those drivers. So, they started trusting me. Sometimes ... [they] can tell me ‘Hey just park the Bajaji properly’ if it is not properly [parked]. So, if I park that Bajaji the rest [of the drivers] who are not a friend of mine also ... [see] me. Then they [say] ‘Ah, the guy also can drive’, you know?” (PZI/Godfrey/16).

Vermittlung von Hilfstätigkeiten und Fahrzeugen über Fahrervereinigungen

Die Schilderung des Bajaj-Fahrers Godfrey zeigt, dass auch das schrittweise Übernehmen von Aushilfsarbeiten in einer Gruppe dazu beitragen kann, in die Gruppe integriert zu werden. Dabei wird soziales Kapital aufgebaut, das zu einem späteren Zeitpunkt vom Fahrer auch dafür eingesetzt werden kann, um einen Zugang zu einem Fahrzeug zu erlangen (s. unten). Die empirischen Einblicke zeigen zudem, dass hierbei im Wesentlichen zwei Varianten existieren, die auch aufeinander folgen können und zwar zunächst das Arbeiten als *Shanta* sowie das bereits erläuterte Arbeiten als Day-Worker. Wie der Bodaboda-Fahrer Shabani darstellt, unterstützt ein Shanta einen Fahrer bzw. eine Fahrergruppe dabei, die Sicherheit für Fahrer und Fahrzeuge zu erhöhen, indem sich der Fahrer am Taxistand bei der Bewachung der Fahrzeuge beteiligt und bei Kundenfahrten (im Bajaj) die Fahrer begleitet (vgl. PZI/Godfrey/16; PZI/Shabani/16):

“Because people here they didn’t know him. He was from the rural [area and] he came to the city. So, who knows him very well is only [his friend] Nico. And the ... [other drivers] they can’t trust him. But because he used to be ... around [there at the parking area] and [spent time] ... there ... the people there they ... started knowing him. So, they took him first they took him like a Shanta. So, when they go [to drive a customer] and they come [back to the parking area] they share [the money they have just earned]. They [the drivers] just give him [the Shanta] some tips of money ... So, they [the Shantas] get to be used to ... the other drivers [and] ... if maybe tomorrow he [the driver] has another Shanta he [the first Shanta] can move to another Bajaji [and another driver] ... So, he [Shabani] came to work ... [like] this” (PZI/Shabani/16 [PM]).

Ein Shanta erhält somit keine Möglichkeit, selbständig mit einem Fahrzeug zu arbeiten, sondern muss sich erst innerhalb der Gruppe beweisen, indem er zunächst Hilfsarbeiten für die Gruppe leistet. Das Arbeiten als Shanta erfüllt vor dem Hintergrund der Zunahme von Fahrzeugdiebstählen in Dar es Salaam (s. Kap. 4.4.3.2) und der Rolle, die es für den Vertrauensgewinn innerhalb der Fahrergruppe spielt, somit wichtige Funktionen. Allerdings handelt es sich dabei

um eine nur sehr gering entlohnte und unregelmäßige Tätigkeit, die – weil sie vor allem bei Dunkelheit gefragt ist – auch nur zu bestimmten Tageszeiten ausgeübt werden kann. Daraus kann, wie im Falle der Fahrer Shabani und Godfrey, jedoch nach einer gewissen Zeit die Möglichkeit entstehen, eine Tätigkeit als Day-Worker aufzunehmen (PZI/Godfrey/16; PZI/Shabani/16). Wie gezeigt ist zwar auch das Arbeiten als Day-Worker von unregelmäßiger und vergleichsweise geringer Entlohnung gekennzeichnet (s. Kap. 4.4.2.2). Da Tagelöhner allerdings auch tagsüber arbeiten, ergeben sich für diese zumindest mehr Einsatzmöglichkeiten als für die Shantas. Schließlich kann, wie u. a. beim Bodaboda-Fahrer Shabani und den Bajaj-Fahrern Kazembe, Vincent und Jonas (PZI/Jonas/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Shabani/16; PZI/Vincent/16), auch das Arbeiten als Day-Worker dazu beitragen einen Kontakt zu einem Fahrzeugeigentümer herzustellen und zwar aufbauend auf dem sozialen Kapital, das aus dem über Zeit etablierten Fahrer-Netzwerk resultiert:

“So [after a while of working with the group] ... there was one guy ... among the group [who] said that there is a Bajaji, which is somewhere [available]. [He said to Shabani:] Can we go and take it and then we give it [to you] because we have seen you. You can [work with it]. And we know you very well. He [Shabani] said: I can do it. So, he went [and] they [the other drivers] took him ... [to the owner of the vehicle]. He went to [talk to] the guy. They agreed” (PZI/Shabani/16 [PM]).

In ähnlicher Weise ergab sich auch für den Bajaj-Fahrer Vincent der Zugang zu einem eigenen Fahrzeug. Dieser hatte im Jahr 2008 rund zwei Monate lang als Tagelöhner in seiner Fahrergruppe gearbeitet, als ihm die Kontaktaufnahme zu einem Fahrzeugeigentümer gelang, welcher ihm ein Fahrzeug zur Verfügung stellte. Als Mittelsmann fungierte hier derjenige Fahrer aus der Gruppe, mit dessen Fahrzeug Vincent in den zwei Monaten zuvor in Nachtschichten gearbeitet hatte. Der Fahrzeugeigentümer kaufte ein neues Fahrzeug und stellte es Vincent über einen Mietvertrag zur Verfügung (PZI/Vincent/16). Wie das Beispiel zeigt, profitieren also auch Fahrzeugeigentümer, die in ein (weiteres) Fahrzeug investieren möchten, vom sozialen Netzwerk der Fahrergruppen, in denen ihre Fahrer arbeiten und können über deren soziale Beziehungen Interessenten akquirieren, mit denen sie (weitere) Verträge abschließen können. Neben den in diesem Kapitel thematisierten Wirksamkeiten spielt soziales Kapital in Form räumlichen Kapitals auch für die Etablierung eines Taxistands eine wichtige Rolle. Dies wird an späterer Stelle betrachtet (s. Kap. 4.4.4.1).

4.4.3 Die Dienstleistung der Motorrad-Taxis als ökonomische Praxis

Die folgenden Ausführungen fokussieren die ökonomischen Merkmale und Praktiken der Motorrad-Taxi-Dienstleistung. Dabei werden zunächst ökonomische Kennzahlen thematisiert und dabei herausgearbeitet, welche Preise und Umsätze erzielt werden können, wie diese zustande kommen und welche Kosten für die Anbieter mit der Dienstleistung verbunden sind. Des Weiteren wird gezeigt, welche Konkurrenzformen sich über die ökonomischen Praktiken des Feldes

ergeben und in welcher Beziehung die Motorrad-Taxis zum Markt der Mobilitätsdienstleistungen stehen (Kap. 4.4.3.1). Daran schließt sich eine Betrachtung der Arbeitsbedingungen der Fahrer unter Berücksichtigung der (Un-)Sicherheitsthematik an. Abschließend wird die Bedeutung der ökonomischen Tätigkeit des Fahrens für die sozioökonomische Position der Fahrer dargestellt (Kap. 4.4.3.2).

4.4.3.1 Das ‚Feld der Ökonomie‘ und der Markt der Mobilitätsdienstleistungen

Das Motorrad-Taxi-Angebot ist als kommerzielle Mobilitätsdienstleistung ein Sub-Feld des übergeordneten ökonomischen Feldes (s. Kap. 3.3.3.3). Als solches zielen die gesellschaftlichen Aushandlungen in diesem Feld in erster Linie auf den Gewinn ökonomischen Kapitals ab. Letzteres ist zugleich als ‚Spieleinsatz‘ zu verstehen, der als Mittel zum Zweck eingesetzt wird, um im Feld partizipieren zu können (v. a. beim Fahrzeugzugang). Auch im Feld der Motorrad-Taxis finden diese Aushandlungen zwischen verschiedenen Akteuren statt, die über die Teilnahme an den Praktiken des Feldes einerseits ökonomische, soziale und auch symbolische Gewinne erzielen (oder Verluste erleiden) und die dieses Feld andererseits durch ihr spezifisches Interesse und ihre Praktiken erst konstituieren und reproduzieren. Wie in Kapitel 4.4.1.3 skizziert, sind dies auf der Angebotsseite die Fahrer sowie ihre Zusammenschlüsse in Fahrervereinigungen (z. B. Einkommen, sozialer Aufstieg und finanzielle Absicherung) und die Fahrzeugeigentümer (Investitionen und Profite) sowie die Fahrgäste auf der Nutzerseite (z. B. Erreichbarkeit/zügige Transfers zu günstigen Fahrpreisen). Ökonomische Profite im Feld erzielen zudem verschiedene Ergänzungsdienstleistungen, wie Fahrzeughändler, Werkstätten und Tankstellen, die eine wichtige Voraussetzung für das Motorrad-Taxi-Angebot darstellen, in dieser Arbeit aber nicht betrachtet werden können. Im Markt der Mobilitätsdienstleistungen konkurrieren die Motorrad-Taxis untereinander und mit den Akteuren anderer Mobilitätsangebote (v. a. Autotaxis, Minibusse, BRT-System).

Kosten, Fahrpreise, Umsätze, Arbeitszeiten und Kundenzugang

Im Folgenden wird zunächst betrachtet, welche Umsätze, Kosten und Fahrpreise mit dem Motorrad-Taxi-Angebot verbunden sind. Die in tansanischen Schilling aufgeführten Geldwerte lassen sich mit dem monatlichen Mindestlohn für Arbeiter im Transportwesen in Verhältnis setzen. Dieser beläuft sich auf 200.000 TZS pro Monat (Wage Indicator 2019). Dieser Wert liegt zwar deutlich unterhalb des in Tansania im Jahr 2018 pro Kopf erzielten monatlichen Bruttoeinkommens von ca. 260 \$US¹⁰⁸ (World Bank 2019) – dieser Wert entsprach laut Oanda-Währungsrechner Ende 2018 umgerechnet rund 600.000 TZS.¹⁰⁹ Allerdings können Motorrad-Taxi-Fahrer monatlich bestenfalls deutlich mehr als den Mindestlohn verdienen (s. unten).

¹⁰⁸ Bei diesem Wert ist die Kaufkraftparität berücksichtigt.

¹⁰⁹ Am 31. Oktober 2019 hatten laut des Oanda-Währungsrechners rund 2.551 TZS den Gegenwert von 1 Euro.

Die Fahrpreise der Motorrad-Taxis sind nicht staatlich reguliert, sondern können von den Fahrern weitgehend frei verhandelt werden (vgl. PZI/Shabani/16; PZI/SUMATRA/2/16; PZI/Vincent/16; World Bank 2011, ohne Seiten). Allerdings haben sich bestimmte Erfahrungswerte durchgesetzt und z. T. werden diese innerhalb von Fahrervereinigungen für bestimmte, oft gefahrene Strecken ausgehend vom jeweiligen Taxistand grob bestimmt, wie z. B. in der Gruppe des Bajaj-Fahrers Vincent. Die Fahrer seiner Gruppe müssen diese Fahrpreise respektieren, können aber bei anderen und längeren Strecken frei über die Höhe entscheiden (PZI/Shabani/16; PZI/Vincent/16). In der Fahrervereinigung des Bajaj-Fahrers Hamisi gilt ein Mindestfahrpreis von 2.000 TZS pro Kunde, während Fahrten vom Taxistand in Kimara bis zur großen Straßenkreuzung in Ubungu 7.000 TZS kosten (PZI/Hamisi/16). Bei Fahrten mit einem Bodaboda gelten dem Angebot entsprechend niedrigere Fahrpreise. Für die relativ weite Strecke von Kimara bis zum Stadtzentrum verlangt der Fahrer Kisanga beispielsweise 10.000 TZS. Dieser orientiert sich bei der Bemessung des Fahrpreises am äußeren Erscheinungsbild der Fahrgäste und versucht bei wohlhabend aussehenden Personen einen höheren Fahrpreis zu erzielen (PZI/Kisanga/16).

Auch das Terrain der Fahrtstrecke kann berücksichtigt werden. Beispielsweise ist es in der Fahrervereinigung des Bajaj-Fahrers Msafiri üblich, bei Fahrten auf unbefestigten Straßen einen Aufschlag zu erheben. Außerdem werden in den Regenzeiten aufgrund der dann schlechteren Straßenbedingungen höhere Fahrpreise verlangt (PZI/Msafiri/16). Grundsätzlich lassen sich vergleichsweise höhere Einnahmen mit Fahrten in das Stadtzentrum erzielen, da die Kunden hier gewissermaßen für das Risiko zahlen müssen, welches die Anbieter aufgrund eines bestehenden Motorrad-Taxi-Verbots im Stadtzentrum bei diesen Fahrten eingehen (vgl. PZI/Kisanga/16; PZI/Michael/16; s. Kap. 4.4.5.2). Fahrten, die beispielsweise an der ehemaligen zentral gelegenen Bushaltestelle Posta starten und bis in die westlich gelegenen Stadtteile Ubungu oder Mwenge führen, können rund 15.000 TZS kosten. Dies entspricht in vielen Fällen bereits einem Drittel des Tagesumsatzes eines Fahrers (vgl. Tab. 13). Da diese längeren Fahrten aus Sicherheitsgründen nicht von den körperlich beeinträchtigten Fahrern, die legal im Stadtzentrum arbeiten dürfen, angeboten werden, haben andere Anbieter einen Vorteil. Wie der Bajaj-Fahrer Michael erklärte, vermitteln die körperlich beeinträchtigten Fahrer diese Kunden an die dort nicht legal arbeitenden Fahrer wie ihn weiter (PZI/Michael/16).¹¹⁰

In Anbetracht des monatlichen Mindestlohns von 200.000 TZS für Arbeiter im Transportwesen erscheinen Umsätze von oft bis zu 50.000 TZS am Tag vergleichsweise hoch und erklären somit die Attraktivität des Motorrad-Taxi-Fahrens. Neben den Betriebskosten, für die alle Fahrer aufkommen müssen, haben Fahrzeugeigentümer zusätzlich die jährlichen Kosten für Versicherungen, Lizenzen sowie eine Einkommenssteuer-Pauschale zu tragen (s. Kap. 4.4.5.1). Die täglichen Nettoeinkommen fallen zudem geringer aus, wenn die Fahrer kein eigenes

¹¹⁰ Aufgrund ihrer körperlichen Beeinträchtigung führen diese Fahrer und Fahrerinnen nicht in andere Stadtteile, denn sie hätten nur innerhalb des Stadtzentrums die Möglichkeit, sich gegenseitig zu unterstützen, z. B. bei Fahrzeugpannen (INF/Janet/18; PZI/Michael/16).

Fahrzeug besitzen. Denn in diesen Fällen müssen tägliche Miet- oder Mietkauf-Gebühren an den Fahrzeugeigentümer gezahlt werden (s. Kap. 4.4.2.2), wofür ein großer Anteil des (schwankenden) Tagesumsatzes aufgebracht werden muss. Darüber hinaus müssen die täglichen Spritkosten von meist 10.000 TZS und mehr, die monatlichen Instandhaltungskosten, welche meist einen ganzen Tagesumsatz und mehr pro Monat ausmachen, sowie ggf. notwendige Reparaturen berücksichtigt werden. Wie der Bodaboda-Fahrer Kisanga oder auch die Bajaj-Fahrer Rashid und Jonas haben die Fahrer dann zum Teil Schwierigkeiten, ein Monatseinkommen zu erzielen, dass tatsächlich dem Mindestlohn entspricht oder diesen übersteigt (s. Tab. 13 u. 14).

Um bei Miet- oder Mietkauf-Verträgen die täglichen Kosten für die Mietzahlungen, die Spritkosten und die regelmäßigen Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen finanzieren zu können, und um darüber hinaus ein ausreichendes Einkommen zu erzielen, müssen viele Fahrer sechs bis sieben Tage in der Woche arbeiten (soz.-ökon. Kurzfragebögen). Dabei variieren die Arbeitszeiten im Tagesverlauf; allerdings arbeiten viele Fahrer zwölf Stunden und mehr pro Tag, wie aus einigen Fahrerinterviews hervorgeht (z. B. INF/George/15; INF/Ismail/15; INF/Jaffar/15; INF/Selemani/15/2; INF/Vincent/15).¹¹¹ Als lukrativ erweisen sich zunächst die gängigen Stoßzeiten in den frühen Morgenstunden sowie zwischen Nachmittag und frühem Abend, zu denen viele Arbeitspendler unterwegs sind (vgl. PZI/Haji/16; PZI/Msafiri/16; PZI/Selemani/16; WS/CMPD/18). Darüber hinaus kommt es während der Wochenenden und zu den Regenzeiten zu einem hohen Fahrgastaufkommen. Während des muslimischen Fastenmonats Ramadan nimmt die Nachfrage hingegen regelmäßig stark ab (vgl. INF/George/15; INF/Selemani/15/1; PZI/Msafiri/16; PZI/Selemani/16; PZI/Vincent/16).

Da die meisten Fahrer in Fahrervereinigungen arbeiten, die von einem festen Taxistand aus operieren, erfolgt der Kundenzugang zumeist darüber, dass potenzielle Fahrgäste den Taxistand aufsuchen und hier nach Verhandlung mit einem Fahrer ihre Fahrt beginnen. Darüber hinaus arbeiten viele Motorrad-Taxi-Fahrer aber zusätzlich mit festen Kunden, welche die Dienstleistung regelmäßig in Anspruch nehmen und diese per Mobiltelefon anfordern (PZI/Nelson/16). In diesen Fällen beginnt die Kundenfahrt also nicht am Taxistand, sondern an einem festgelegten Ort der Abholung, was für den jeweiligen Fahrer allerdings eine zusätzliche Leerfahrt bedeuten kann (1. Leerfahrt zum Ort der Abholung, 2. Leerfahrt von der Destination des Fahrgastes zurück zum Taxistand). Dennoch werden diese regelmäßig stattfindenden Kundenfahrten von einigen Fahrern positiv bewertet, da diese Fahrten relativ verlässlich in den Tagesablauf eingeplant sowie für einen jeweils angestrebten Tagesumsatz einkalkuliert werden können (PZI/Hamisi/16; PZI/John/16; PZI/Jonas/16; PZI/Rashid/16; PZI/Selemani/16; PZI/William/16). Von Nachteil kann sich hierbei aber erweisen, dass die Fahrer den Stammkunden günstige Fahrpreise anbieten müssen und hier weniger Verhandlungsspielraum besteht (INF/Godfrey/15; PZI/Godfrey/16). Die jeweils mögliche Anzahl der täglichen Kundenfahrten

¹¹¹ Die unveröffentlichten Ergebnisse einer nicht-repräsentativen Befragung von Bajaj-Fahrern (n=105), die im November und Dezember 2018 durch das DLR-Institut für Verkehrsforschung in Dar es Salaam durchgeführt wurde, zeigen, dass die befragten Fahrer zu diesem Zeitpunkt durchschnittlich über 13 Stunden pro Tag arbeiteten.

vom Taxistand aus ist für die Fahrer dagegen im Vorfeld schwerer zu kalkulieren; diese machen dennoch oft den Kern des Geschäfts aus (PZI/Daudi/16; PZI/Godfrey/16; PZI/Michael/16; PZI/Nelson/16;).

An den Taxiständen warten die Fahrer auf Kunden und halten dabei auch aktiv Ausschau nach potenziellen Fahrgästen, die gegebenenfalls angesprochen werden. Da sich die Fahrer zumeist auf bzw. in ihren Fahrzeugen oder in unmittelbarer Nähe zu diesen aufhalten, können sie schnell reagieren, wenn sich potenzielle Fahrgäste nähern (FELD/16/2+3). Neben dem Personentransport werden die Anbieter der Motorrad-Taxi-Dienstleistung teilweise auch für Kurierfahrten in Anspruch genommen. Dies geschieht z. B. in Fällen, in denen sich ein Taxistand in der Nähe von Einzelhandelsgeschäften befindet und die Inhaber dieser Geschäfte die Motorrad-Taxis anfordern, um – in geringem Umfang – Waren zu transportieren (PZI/John/16; PZI/Juma/16; s. 4.4.1.2):

“[This] pays more than a [regular] customer because maybe somebody can give you 300,000 TZS and the list of the goods ... [he] wants. So, you can go to the wholesale shop ... and then you bargain as you are buying and then you can get your commission from the 300 [thousand]. And then when you ... [deliver] the goods ... to the shopkeeper ... he will also pay you” (PZI/Juma/16 [PM]).

Eine weitere Möglichkeit des Kundenzugangs ist das gezielte Ausschauhalten nach und Ansprechen von Kunden, z. B. wenn sich ein Fahrer nach einer Kundenfahrt auf dem Rückweg zu seinem Taxistand befindet (FELD/15/1; INF/Silvester/15; PZI/Selemani/16; PZI/William/16) oder wenn ein Fahrer individuell arbeitet (PZI/Godfrey/16). Insbesondere in den Gebieten, die zum Stadtzentrum gezählt werden, lässt sich diese Praktik sehr oft beobachten (FELD/15/1). Darüber hinaus hat sich eine weitere Praktik etabliert, mit der das Angebot diversifiziert und ausgeweitet wird. Denn teilweise werden die Bajaj genutzt, um eine Sammeltaxi-Dienstleistung anzubieten. Dabei werden bis zu vier Kunden, die eine bestimmte Route fahren möchten, an einer Bushaltestelle aufgenommen und es wird ein Pauschalpreis von 1.000 TZS pro Fahrgast erhoben. Über das Ausrufen der Destination machen die Fahrer auf sich aufmerksam und akquirieren so ihre Fahrgäste. Diese Praxis existiert z. B. an der großen Kreuzung der Sam Nujoma Road und der Bagamoyo Road in Mwenge, zwischen Kimara und Ubungu und am großen Busbahnhof in Mbezi Mwicho im Westteil der Stadt. Dort werden dann Fahrgäste in die Wohngebiete gefahren, in denen keine Busse operieren (vgl. INF/Iddi/16; INF/Juma/18; INF/Vincent/18; PZI/Emmanuel/16; PZI/Msafiri/16; PZI/Vincent/16).

Tab. 13: Arbeitstage, Umsätze und Betriebskosten ausgewählter Motorrad-Taxi-Fahrer

Fahrer, Alter*	Fahrzeug	Tage / Woche	Umsatz / Tag**	Miete / Tag***	Benzin / Tag**	Wartung / Monat**
Eigenes Fahrzeug						
Abduli, 35	Bajaj	6	50.000	keine	15.000	70.000
Ally, 45	Bodaboda	5	35.000	keine	10.000	40.000
Bakari, 27	Bajaj	7	45.000	keine	10.000	40.000
Haji, 32	Bajaj	6	30.000	keine	7.000	30.000
Joseph, 35	Bodaboda	6	35.000	keine	7.500	25.000
Michael, 35	Bajaj	5	75.000	keine	15.000	54.000
Moses, 45	Bodaboda	6	35.000	keine	10.000	32.000
Msafiri, 46	Bajaj	6	40.000	keine	10.000	60.000
Nelson, 32	Bodaboda	6	30.000	keine	6.000	40.000
Omary, 22	Bodaboda	7	30.000	keine	10.000	40.000
Selemani, 24	Bajaj	7	50.000	keine	12.000	64.000
Miet-Käufer						
Hamisi, 40	Bajaj	7	45.000	25.000	10.000	50.000
Janet, 33	Bajaj	6	50.000	20.000	10.000	80.000
Jonas, 29	Bajaj	6	40.000	15.000	20.000	k.A.
Kisanga, 30	Bodaboda	7	20.000	10.000	4.000	56.000
Rashid, 34	Bajaj	6	40.000	20.000	10.000	80.000
Mieter						
Daudi, 29	Bajaj	7	40.000	15.000	10.000	keine
Godfrey, 30	Bajaj	7	50.000	15.000	10.000	k.A.
John, 23	Bodaboda	7	55.000	7.000	15.000	20.000
Kazembe, 36	Bajaj	6	40.000	15.000	10.000	40.000
Vincent, k.A.	Bajaj	6	40.000	15.000	20.000	keine
Tagelöhner						
Emmanuel, 31	Bajaj	7	50.000	22.500	10.000	keine
William, 25	Bajaj	2	40.000	10.000	10.000	keine

* Alle Angaben in der Tabelle beziehen sich auf das Jahr 2016; ** Hierbei handelt es sich um Schätzwerte, da die Fahrer i. d. R. keine schriftlichen Aufzeichnungen über ihre Ausgaben führen; *** Tagesmietsätze sind auch an den Tagen zu leisten, an denen Fahrer nicht arbeiten

Quelle: Eigener Entwurf, basierend auf soz.-ökon. Kurzfragebögen

Entwicklung der Nachfrage, Marktsättigung und Konkurrenz

Die Diversifizierung der Praktiken des Kundenzugangs sind für die Fahrer entscheidend, um angesichts des Wachstums der Branche und der Konkurrenz durch etablierte und neue Mobilitätsangebote die berufliche Tätigkeit aufrechterhalten und ökonomisches Kapital erwirtschaften zu können. Wie in Kapitel 4.4.1.1 gezeigt, hat sowohl die Zahl der Bodaboda als auch die der Bajaj über die Jahre stark zugenommen und die empirischen Einblicke verdeutlichen Tendenzen einer zunehmenden Marktsättigung (s. Abb. 25). Etwa bis zum Jahr 2012 sei die Nachfrage noch sehr groß gewesen, wie die Teilnehmer einer Gruppendiskussion von Bajaj-Fahrern erklärten:

“[Between] 2011 to 2012 the Bajaji were very few and the customers were so many. So, you can pick a passenger from Mwenge to Posta [in the city centre] ... [But] instead of dropping the passenger there and then you come back to the ... [parking area] you ... [could take] more than six to seven hours just roaming around because there ... [were] so many customers” (GD/Makongo/16 [PM]).

Zu einem späteren Zeitpunkt veränderte sich die Situation allerdings, worauf die Fahrervereinigungen mit verschiedenen Maßnahmen reagierten: Beispielsweise erklärten Fahrergruppen aus Kimara und Sinza, dass sie inzwischen keine neuen Mitglieder mehr aufnahmen oder die Beitrittsgebühren deutlich angehoben hätten, um den Zugang zu erschweren (INF/Juma/15/1; INF/Salumu/15; PZI/Ally/16; s. Kap. 4.4.4.1). In drei beobachteten Fällen haben sich Fahrergruppen aufgeteilt, da es zu viele Fahrer in den Gruppen gegeben hatte und sich somit ein räumlich konzentriertes Überangebot eingestellt hatte (PZI/Abduli/16; PZI/Juma/16; PZI/Vincent/16). Auch in anderen Fällen erklärten Dienstleistungsanbieter, dass es inzwischen zu viele Anbieter gäbe bzw. dass die Nachfrage von Fahrgästen deutlich abgenommen habe (z. B. GD/Mikocheni/16; INF/Salumu/15; INF/Vincent/18; PZI/Bakari/16; PZI/Daudi/16; PZI/Msafiri/16) was sich negativ auf die Umsätze auswirke. Der Bajaj-Fahrer Abduli erläuterte z. B., dass er vor einigen Jahren bis zu 100.000 TZS Umsatz pro Tag erzielen konnte, dies aber jetzt nicht mehr möglich sei (PZI/Abduli/16; s. Tab. 13). Der Bodaboda-Fahrer Nelson bestätigte hingegen einen Rückgang der Preise für Einzelfahrten (PZI/Nelson/16) und der Bajaj-Fahrer Michael wechselte aufgrund der Konkurrenz und der geringen Einnahmen mehrmals den Arbeitsort. Schließlich entschied er sich dann dazu, im Stadtzentrum zu arbeiten, wo die Einnahmen nach wie vor vergleichsweise hoch ausfielen (PZI/Michael/16; s. Tab. 13).

Konkurrenz um Fahrgäste entsteht – trotz etablierter normativer Institutionen, die dies regulieren sollen – auch innerhalb von Fahrervereinigungen: In der Fahrervereinigung des Vorsitzenden Vincent komme es beispielsweise vor, dass sich Mitglieder der Fahrergruppe in die Preisverhandlungen zwischen einem Fahrer und einem potenziellen Kunden einmischten und dabei versuchten, den Kunden abzuwerben, indem sie einen niedrigeren Fahrpreis anböten (PZI/Vincent/16). Es könne außerdem geschehen, dass Fahrer, die zufällig am Taxistand

vorbeikämen und nicht zur Fahrervereinigung gehörten, schnell reagierten und potenzielle Fahrgäste aufnahmen, die sich dem Taxistand näherten (PZI/Jonas/16). Neben dieser Modus-internen Konkurrenz sind die Motorrad-Taxis zudem in Konkurrenz zu den Autotaxis sowie z. T. auch zu den Minibussen getreten (PZI/Juma/16; PZI/Msafiri/16; PZI/Rashid/16; Weinstock & Mutta 2009). Während sich die Konkurrenz mit den Bussen aber im Wesentlichen auf die Haupt- und größeren Nebenstraßen konzentriert, welche über festgelegte Busrouten abgedeckt werden, und sich Busse und Motorrad-Taxis in vielen Fällen ergänzen bzw. unterschiedliche Nachfragefunktionen bedienen (vgl. INF/Edwin/18; PZI/William), stellen die Motorrad-Taxis hingegen eine direkte Konkurrenz zu den Autotaxis dar, die weitgehend ähnliche Funktionen erfüllen, dabei aber aufgrund des höheren Kapitaleinsatzes auch deutlich höhere Fahrpreise nehmen müssen, um rentabel zu sein (Weinstock & Mutta 2009). Dies führt auch zu Konflikten um den Kundenzugang zwischen beiden Angeboten an den Taxiständen, wie in den Fällen der untersuchten Fahrervereinigungen in Mikocheni (s. Kap. 4.4.4.1) und in Kimara (I + II):

“[The drivers in the group] park together with the [other] Bajaji and taxi drivers. So, Bajaji drivers and taxi drivers they have ... [conflicts] because of the customers. The customers they normally go for the lower prices, for the cheaper ... [offer which is the service of] the Bajaji. So, when you park a Bajaji here and a taxi ... [then] there is that conflict between them” (PZI/Msafiri/16 [AS]).



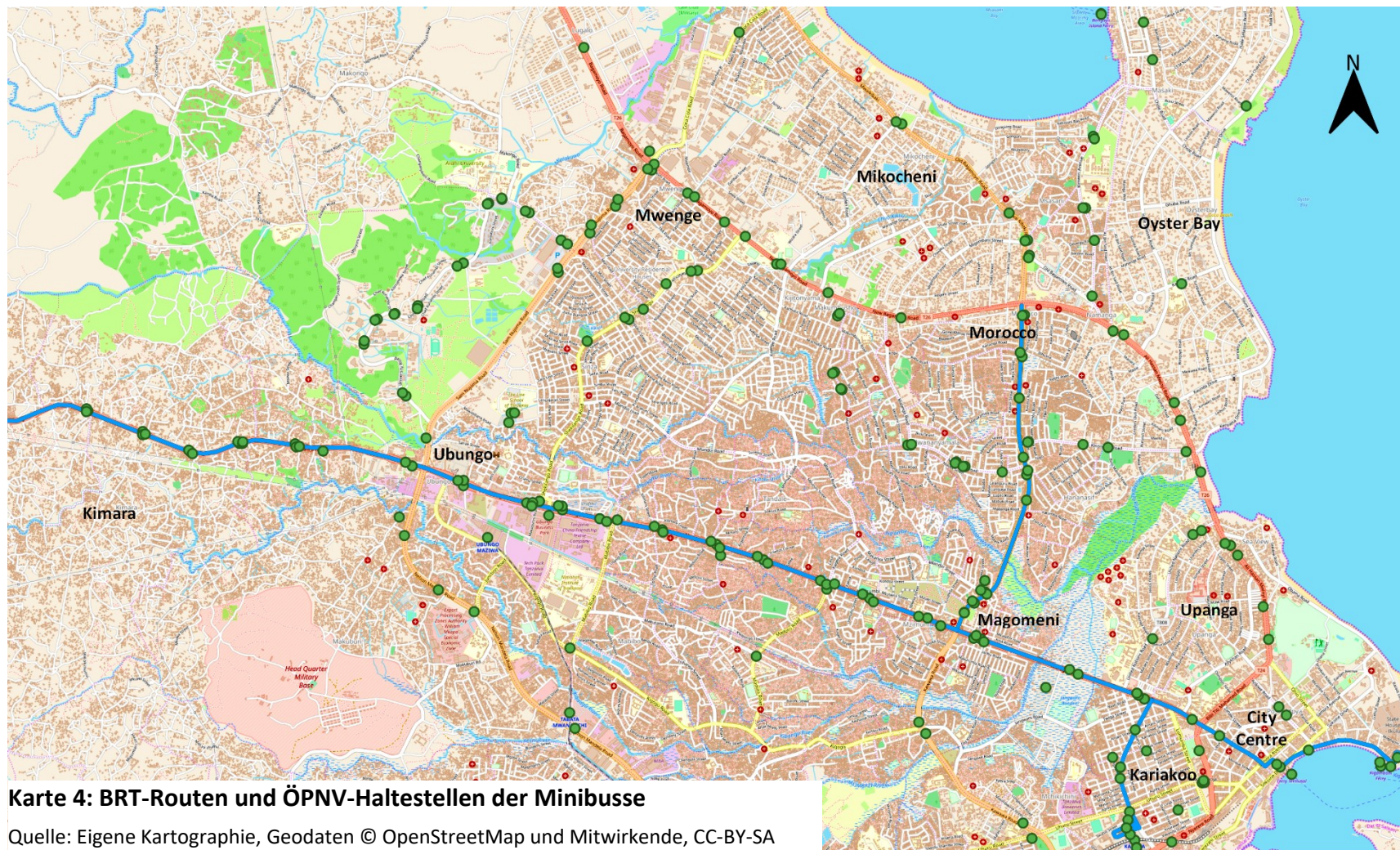
Abb. 25: Gängiges Bild: Bajaj, Bodaboda und Daladala auf den Straßen Dar es Salaams

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Neue Mobilitätsangebote, wie das 2016 eingeführte BRT-System sowie parallel dazu entstehende Ride-Sourcing-Angebote (s. Kap. 4.3.2.1), bedeuten aber wiederum eine Konkurrenz für das etablierte Angebot der Motorrad-Taxis. Die ersten Teilabschnitte des Schnellbus-Systems (BRT) bedienen bisher zwar lediglich die Morogoro Road, Teile des Stadtzentrums und die Kawawa Road zwischen Morocco und Magomeni (s. Karte 4). Dennoch brachte die Einführung des BRT-Systems für die Fahrervereinigungen, die entlang dieser Routen arbeiten, Veränderungen mit sich. Denn durch das vergleichsweise günstige Angebot der BRT-Busse (pauschal 650 TZS pro Fahrt) und ihr schnelles Zurücklegen größerer Distanzen auf den separaten Fahrspuren haben die Motorrad-Taxis auf den BRT-Strecken ihre Vorteile eingebüßt, die sie gegenüber den dort zuvor operierenden Minibussen hatten (v. a. Schnelligkeit). Die Minibusse, die im Gegensatz zu den Motorrad-Taxis stärker von der Verkehrssituation (Stau) abhängig sind, wurden allerdings von den BRT-Routen verbannt (GD/DART/16; Rizzo 2017; United Republic of Tanzania & Dar Rapid Transit Agency 2014). Durch die direkte Konkurrenz der Motorrad-Taxis mit dem BRT-System entfallen einige der zuvor nachgefragten Langstreckenfahrten, z. B. von Kimara im Westen in die innerstädtischen Gebiete entlang der Morogoro Road. Einige Fahrer, die an verschiedenen Orten entlang der BRT-Routen arbeiten, haben daher mit der Einführung des neuen Bussystems insgesamt einen Rückgang der Nachfrage wahrgenommen (PZI/Haji/16; PZI/Hamisi/16; PZI/John/16; PZI/Kisanga/16; PZI/Moses/16).

“I’m still working in the city centre but the business has changed. Ever since the introduction of ... [these] trans-city buses, you know. So, some of our customers are not taking our transport. Instead they do take these mass buses, you know? So, at a previous time I used to start work at four ... in the evening ... Four to ten it was my time to work and I was getting the money I planned to get. But now if I start the work at that time, I [do] not get the money planned. So, I have to start work at least at two, you know? At two, so I work up to ten” (PZI/Godfrey/16).

Trotz dieser von einigen Fahrern angedeuteten Konkurrenz zwischen BRT-Bussen und Motorrad-Taxis sehen einige Behördenvertreter aber weiterhin Potenzial für die Dienstleistung, z. B. in den stark wachsenden Gebieten am Stadtrand von Dar es Salaam. Außerdem bestünden Potenziale zur Integration dieser verschiedenen ÖPNV-Angebote, wobei den Motorrad-Taxis eine Zubringerfunktion zukäme (GD/DART/16; INF/SUMATRA/18; PZI/KMC/1/16). Tatsächlich weisen die Erfahrungen verschiedener Interviewpartner auf eine neu entstehende Nachfrage von Fahrgästen hin, die sich von den Motorrad-Taxis zur nächstgelegenen BRT-Station bringen lassen oder von dort ein Motorrad-Taxi nehmen, um an ihr Fahrtziel zu gelangen (GD/DART/16; PZI/Jonas/16; PZI/Omary/16; PZI/William/16). Beispielsweise erklärte der Bajaj-Fahrer William den Vorteil, den die Nähe seines vor einem Einkaufszentrum gelegenen Taxistands zur BRT-Station böte:



Zeichenerklärung	
●	ÖPNV Haltestellen
—	BRT Routen Phase I

© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

www.openstreetmap.org
www.creativecommons.org

“[I]t is an advantage to them because most of the people ... [who] are done with ... [their shopping come to the parking area of the Bajaj and ask] ‘Can you rush me to the mandokazi [BRT bus]?’ So, they rush them there first, then they come back [to the parking area]. So, it is ... [an] advantage for them. But for the Daladalas ... it is just not good ... because they have less customers now. But ... there are so many people who are telling them [the Bajaj drivers] to rush them to the bus station” (PZI/William/16 [PM]).

Neben dem BRT-System, das in den kommenden Jahren noch weiter ausgebaut werden soll, bekommen die Motorrad-Taxis auch Konkurrenz durch Ride-Sourcing-Anbieter, die seit etwa 2016 in Dar es Salaam auf dem Markt sind (s. Kap. 4.3.2.1). Neben kleineren lokalen Anbietern (Fasta Fasta, Twende) sind dies vor allem das US-amerikanische Unternehmen Uber sowie das estnische Unternehmen Bolt. Diese Dienstleistungen sind sowohl für Autotaxis als auch für Motorrad-Taxis vorhanden. Viele Motorrad-Taxi-Anbieter bieten ihre Dienstleistung inzwischen über eine oder mehrere der Smartphone-basierten Applikationen an und haben damit den Vorteil eines zusätzlichen Kundenzugangs.¹¹² Allerdings wirkten sich die günstigen Preise der App-Anbieter negativ auf die Fahrpreise aus, die Motorrad-Taxi-Fahrer allgemein erzielen könnten, denn die Kunden hätten in dieser Hinsicht nun ein besseres Verhandlungspotenzial. Außerdem hätten die Ride-Sourcing-Angebote über die hinterlegten Personendaten den Vorteil der Identifikationsmöglichkeit von Fahrern und Kunden, was die Sicherheit der Dienstleistung insbesondere nachts deutlich erhöhe, und diese attraktiv für Kunden mache (INF/MAPIMAMATA/18/1+2).¹¹³

4.4.3.2 “Every day is a working day”: Arbeitsbedingungen, Unsicherheit und Sozio-ökonomie

Über die Konkurrenz-Beziehungen der Akteure auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen hinaus sind die ökonomischen und räumlichen Praktiken der Motorrad-Taxi-Anbieter von weiteren Unsicherheiten, Risiken und spezifischen Bedingungen gekennzeichnet. Ein erfolgreiches Navigieren der Anbieter durch diese sozialen und ökonomischen Herausforderungen hat es bisher jedoch zumindest einem Teil der Akteure ermöglicht, ihre sozioökonomischen Verhältnisse zu verbessern und einen relativen sozialen Aufstieg zu erreichen. Wie in Kapitel 4.4.2.1 gezeigt wurde, ist dies die zentrale Motivation der Anbieter der Dienstleistung, im Feld der Motorrad-Taxis zu partizipieren.

¹¹² Die unveröffentlichten Ergebnisse einer nicht-repräsentativen Befragung von Bajaj-Fahrern (n=105), die im November und Dezember 2018 durch das DLR-Institut für Verkehrsforschung in Dar es Salaam durchgeführt wurde, zeigen, dass rund ein Drittel der befragten Fahrer zu diesem Zeitpunkt zumindest teilweise per Mobilitätsapplikation arbeitete.

¹¹³ Dem Bajaj-Fahrer Paul (INF/Paul/18) zufolge sei der Vorteil für die Fahrer, dass damit die Wartereihe der Fahrergruppe übersprungen werden könne.

Unsicherheit und weitere Arbeitsbedingungen

Wie verschiedene Fahrer in Gesprächen thematisiert haben, ist der Diebstahl von Fahrzeugen eine ständige Alltagsgefahr für die Dienstleistungsanbieter. Die Statistiken der tansanischen Polizei zeigen, dass in den Jahren 2014 und 2015 landesweit jeweils über 5.000 Diebstähle von Motorrädern registriert wurden. Im Jahr 2015 entfielen knapp 2.600 davon allein auf Dar es Salaam (Republic of Tanzania 2016, 8 u. 12). Wie ein Vorsitzender einer Bezirksvereinigung aus Dar es Salaam festhielt, seien aufgrund dieser regelmäßig vorkommenden Diebstähle grundsätzlich auch Fahrgäste verdächtig, denn “[e]very customer is a potential thief and potentially could carry a weapon” (WS/UWAPITE/18 [PM]). In der Wahrnehmung der Fahrer ist das Anbieten der Dienstleistung also nur mit äußerster Vorsicht, bei einer gewissen Grundskepsis gegenüber Fahrgästen und nur zu bestimmten Tageszeiten möglich, denn “during the night it is very hard for you to know the customer. Who is the good one, [who is] the bad one?” (PZI/John/16). Diese mit der Dienstleistung verbundenen Gefahren haben auch eine Auswirkung auf die räumliche Praxis des Angebots. Der Bajaj-Fahrer Godfrey meidet beispielsweise bestimmte Gebiete, die als unsicher gelten:

“[Theft] happened to a lot of my friends. Yeah, so when I’m working, I’m also taking care. Not everybody is [a] customer. Especially during night. Yeah, so in [the] night taking a customer I should be maybe familiar with the customer or familiar with the area ... You know, there are other areas where ... you are to ask your[self] questions ... They are not good area[s] so no need for you to go there” (PZI/Godfrey/16).

Das Arbeiten mit einer vertrauten Begleitperson (Shanta), die den Fahrer eines Bajaj unterstützen kann, ist eine weitere vorbeugende Maßnahme zur Verhinderung von Diebstählen (s. Kap. 4.4.2.3). Darüber hinaus, beinhalten die Maßnahmen zur Verhinderung von Diebstählen auch das Befragen der Fahrgäste vor Fahrtantritt (INF/KIDITIMA/16; PZI/John/16):

“[W]hen you get a customer during the night ... you have to interview him and ask him some questions. And then if you [come] to the agreement between you and the customer the other thing which follows [is] you tell him that ‘I’m not going to take you ... [into the area] where you are going. I’m going to drop you where I can [still] see the [other] Bajaji stations” (GD/Mikocheni/16 [PM]).

Viele Fahrer und Fahrervereinigungen berichteten in den Interviews von Überfällen auf Kollegen, von Diebstählen und von Raubmorden (z. B. GD/Kimara/I/16; GD/Mikocheni/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Janet/16; PZI/John/16; PZI/Nelson/16). Dem Bodaboda-Fahrer Shabani wurde beispielsweise sein Fahrzeug gestohlen, nachdem ein vermeintlicher Fahrgast ihn in einen Hinterhalt gelockt hatte (PZI/Shabani/16) und dem Bodaboda-Fahrer Kisanga wurde sein vorheriges Fahrzeug, für welches er mit dem damaligen Eigentümer einen Mietkauf vereinbart hatte, kurz vor Ablauf des Vertrages gestohlen (PZI/Kisanga/16).

Da die meisten Fahrzeuge über keine Diebstahlversicherungen verfügen oder Erstattungszahlungen durch die Versicherungsunternehmen nur schwer durchzusetzen sind (GD/Makongo/16; PZI/Shabani/16), erleiden die Fahrer oder Eigentümer entsprechende finanzielle Verluste, wenn es zu einem Diebstahl kommt. In der untersuchten primären Fahrervereinigung aus Mikocheni musste beispielsweise ein Fahrer seine Tätigkeit aufgeben, nachdem ihm das zweite Mal ein Fahrzeug entwendet worden war (GD/Mikocheni/16). Eine weitere Herausforderung stellt in diesem Zusammenhang die Anwendung äußerster Gewalt durch die Täter dar: Raubmorde geschehen oft, denn die Kriminellen gingen mit äußerster Gewalt vor und töteten die Fahrer, damit diese nicht vor Gericht aussagen könnten (WS/UWAPITE/18). Beispielsweise kam es in den Stadtteilen Sinza und Mwenge in der zweiten Jahreshälfte 2017 zu mehreren Morden an Fahrern:

“During the months between ... August last year until November ... they killed a person and took a Bajaj who parks at Mwenge. They killed another person on the other side of the roundabout, which is a distance of less than hundred meters from [there]. And ... forty days [later] ... they killed a person ... [whose] station is at the main gate of the Mlimani City [shopping centre]. You can see ... how this scourge is biting us” (WS/KIDITIMA/18).¹¹⁴

Neben der Lebensgefahr und den finanziellen Verlusten, die mit Fahrzeugdiebstählen einhergehen können, müssen viele Fahrer noch mit weiteren Herausforderungen umgehen: Die im Kapitel 4.4.2.2 beschriebenen Arbeitsverhältnisse sowie die in Kapitel 4.4.3.1 genannten Kosten, die ein Fahrer decken muss, um den Betrieb eines Fahrzeugs aufrechtzuerhalten, begrenzen die Einkommensmöglichkeiten der Fahrer sichtbar. Wer selbst Fahrzeugeigentümer ist (durch Neukauf oder per Mietkauf) kann dagegen höhere Einnahmen erzielen. Allerdings führt die starke Abnutzung der Fahrzeuge dazu, dass diese nach relativ kurzer Zeit umfangreich (und kostenintensiv) überholt oder sogar ersetzt werden müssen (INF/Jacobo/15; INF/Makata/15; s. Kap. 4.4.2.2). Angesichts der beschriebenen Konkurrenzsituation – die dennoch teilweise relativ hohe Tagesumsätze erlaubt – müssen die meisten Dienstleistungsanbieter annähernd täglich und oft über 12 Stunden arbeiten, um ein ausreichendes Einkommen zu erzielen (s. Kap. 4.4.3.1). Dass dies nicht in jedem Fall gelingt, zeigt exemplarisch der Fall des Bodaboda-Fahrers Kisanga, der in der Vergangenheit sein eigenes Fahrzeug verkaufen musste, weil er die notwendigen Instandhaltungsarbeiten nicht finanzieren konnte und daraufhin einen neuen Mietkauf-Vertrag für ein anderes Fahrzeug eingehen musste (PZI/Kisanga/16). Die in Tabelle 14 dargestellten kalkulierten Nettoeinkommen ausgewählter Fahrer deuten zudem an, dass einige Fahrer Einkommen unterhalb des Mindestlohns verdienen.

Weitere Herausforderungen und Risiken ergeben sich in der Alltagspraxis der Fahrer aus den langen Arbeitszeiten (PZI/Jackson/16; s. oben), der verbreiteten Unfallgefahr (s. Kap. 4.4.1.2)

¹¹⁴ Auf diese auch den Behörden bekannte Problematik reagierte der Chef-Kommandeur der tansanischen Polizei bereits Anfang 2017 mit einer offiziellen Empfehlung an die Motorrad-Taxi-Fahrer, nachts auf das Anbieten der Dienstleistung zu verzichten (*Tanzania Daily News*, 25.2.2017).

und den meist fehlenden Sozial-, Kranken- und Unfallversicherungen (GD/Makongo/16; GD/Mikocheni/16; PZI/Komitee/16). Letzteres kann dazu führen, dass die Fahrer selbst die Kosten für ihre Behandlung übernehmen müssen (*Tanzania Daily News*, 7.8.2019): “When bodaboda [drivers] have accidents and they do not have health insurance, then they have to spend a lot of money to pay for treatment” (WS/CMPD/18 [IM]). Über dieses gesundheitliche und finanzielle Risiko hinaus, ergeben sich bei Unfällen mit den dann notwendigen Reparaturen an den Fahrzeugen weitere finanzielle Hürden. Kosten entstünden zudem bei Fahrzeugpannen (PZI/Haji/16; PZI/Rajabu/16; PZI/William/16), während die zum Teil auftretenden Zahlungsausfälle bei Kundenfahrten¹¹⁵ einen Zeit- und Einnahmenverlust bedeuteten (PZI/Haji/16; PZI/Janet/16; PZI/John/16; PZI/Michael/16).

Sozioökonomische Positionen und Hinweise auf sozialen Aufstieg

Wie in den Kapiteln 4.4.1 und 4.4.2.1 gezeigt, werden mit dem Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrens Hoffnungen auf sozioökonomische Verbesserung verbunden. Diese Hoffnungen werden in den Ausführungen der Fahrer sowie in der (medialen) Öffentlichkeit reproduziert. Ausgangs- und Bezugspunkt dessen sind die meist niedrigen sozioökonomischen Positionen derjenigen Akteure, die als neue Transportarbeiter zu Akteuren des Motorrad-Taxi-Feldes werden. Wie oben dargelegt wurde, waren viele der jetzigen Motorrad-Taxi-Fahrer zuvor arbeitslos oder gingen prekären und unregelmäßigen Beschäftigungen nach. Mit dem Motorrad-Taxi-Fahren können dagegen in einigen Fällen relativ hohe Tagesumsätze erzielt werden, wenn man diese mit dem Mindestlohn für Transportarbeiter in Tansania in Bezug setzt (s. Kap. 4.4.3.1).

Auch ein Vergleich der Nettoeinkommen deutet insgesamt betrachtet in diese Richtung (vgl. Tab. 13 u. Tab 14)¹¹⁶: Insbesondere die kalkulierten Nettoeinkommen derjenigen Fahrer, die selbst Eigentümer ihres Fahrzeugs sind, übersteigen den Mindestlohn um das Zweieinhalbfache und teilweise sogar um das Fünffache. Sie liegen damit im Bereich des durchschnittlichen nationalen Brutto-Einkommens pro Kopf und teils deutlich darüber. Innerhalb der Gruppe der Eigentümer-Fahrer bestehen dabei aber auch große Varianzen, wobei die Verdienstmöglichkeiten – wie in den anderen drei Fahrer kategorien – auch von individuellen Bedingungen und anderen Faktoren beeinflusst werden (s. oben). Die interviewten Mietkäufer verdienen im Monat vergleichsweise weniger. Drei der fünf hier berücksichtigten Fahrer mit Mietkauf-Verträgen erreichen ein Einkommen, das deutlich unter dem Mindestlohn liegt. Die kalkulierten Nettoeinkommen der Fahrzeugmieter und der Tagelöhner (die ihre Fahrzeuge ebenfalls mieten) fallen vergleichsweise höher aus und erreichen zum Teil Werte, die deutlich über dem

¹¹⁵ Die zitierten Fahrer nannten Fälle, in denen die Fahrgäste erst am Ende der Fahrt äußerten, dass sie den vereinbarten Fahrpreis nicht oder nur zum Teil zahlen könnten.

¹¹⁶ Zu berücksichtigen ist zum einen, dass die in Tabelle 14 aufgeführten Geldbeträge ungenau sein dürften, da sie auf Grundlage verschiedener Schätzwerte berechnet wurden (vgl. Tab. 13). Zum anderen ist aufgrund der geringen Fallzahl und fehlenden Repräsentativität der Daten keine sinnvolle statistische Analyse möglich.

Mindestlohn, teilweise aber auch darunter liegen. Die im Vergleich zu den Mietkäufern geringere Tagesmiete könnte hier ein erklärender Faktor sein.

Tab. 14: Soziökonomische Kennzahlen ausgewählter Motorrad-Taxi-Fahrer

Fahrer, Alter*	Kalkuliertes Nettoeinkommen aus der Fahrertätigkeit / Monat**	Jahre im Geschäft	Sozioökonomische Veränderungen seit Aufnahme der Fahrertätigkeit*** / weitere ökonomische Tätigkeiten	Anzahl ökonomisch abhängiger Personen
Eigenes Fahrzeug				
Abduli, 35	805.000	6,5	besitzt ein Bajaj, zwei Grundstücke und ein Haus	4
Ally, 45	510.000	9	besitzt ein Bodaboda / Farmer	6
Bakari, 27	1.010.000	4	besitzt zwei Bajaj / Fahrzeugvermieter	0
Haji, 32	545.000	5	besitzt ein Bajaj und ein Grundstück / Gelegenheitsarbeiter	1
Joseph, 35	662.500	4	besitzt ein Bodaboda und ein Grundstück	6
Michael, 35	1.266.000	4	besitzt ein Bajaj	0
Moses, 45	593.000	7	besitzt ein Bodaboda	10
Msafiri, 46	690.000	3	besitzt ein Bajaj, ein Grundstück, baut ein Haus	3
Nelson, 32	560.000	3	besitzt ein Bodaboda	3
Omary, 22	560.000	5	besitzt ein Bodaboda, ein Grundstück und ein Haus	2
Selemani, 24	1.076.000	3	besitzt zwei Bajaj und ein Einzelhandelsgeschäft / Fahrzeugvermieter, Inhaber eines Geschäfts	0
Mietkäufer				
Hamisi, 40	250.000	13	k.A.	4
Janet, 33	320.000	0,5	k.A. / Schneiderin	2
Jonas, 29	50.000	4	hat eine Familie gegründet, wohnt in einer größeren Wohnung, besitzt zwei Bajaj / Fahrzeugvermieter	5
Kisanga, 30	124.000	4	k.A.	4
Rashid, 34	70.000	7	k.A.	6
Mieter				
Daudi, 29	450.000	5	k.A.	2

Godfrey, 30	750.000	2	k.A.	2
John, 23	970.000	0,5	k.A.	0
Kazembe, 36	260.000	3	k.A. / Musiker	2
Vincent, k.A.	50.000	8	hat eine Familie gegründet, besitzt ein Grundstück und ein Bajaj / Fahrzeugvermieter	6
Tagelöhner				
Emmanuel, 31	525.000	8	k.A. / Eigentümer einer Geflügel-farm	3
William, 25	180.000	2	k.A. / Verkäufer von Gebraucht-waren	3

* Alle Angaben in der Tabelle beziehen sich auf das Jahr 2016; ** Basierend auf den von den Fahrern genannten Geldwerten (s. Tab. 13); mögliche Kosten für größere Reparaturen der Fahrzeuge und für die jährlichen Lizenzgebühren (Fahrzeugeigentümer) sind nicht berücksichtigt; *** Die Fahrer wurden in den Interviews nicht explizit danach gefragt, was die teils fehlenden Angaben erklärt

Quelle: Eigener Entwurf

Die meisten der hier berücksichtigten Fahrer arbeiteten zum Zeitpunkt der Interviews im Jahr 2016 bereits drei Jahre und teilweise deutlich länger in der Motorrad-Taxi-Branche (s. Tab. 14). Dies ermöglicht annäherungsweise eine Bewertung ihrer sozioökonomischen Entwicklung seit Aufnahme der Tätigkeit. Eine wichtige Beobachtung ist dabei zunächst, dass die Fahrer – oft im Gegensatz zu ihren vorherigen ökonomischen Tätigkeiten – mit dem Beruf des Motorrad-Taxi-Fahrens einer kontinuierlichen Beschäftigung nachgehen. Diese kann trotz aller Unabwägbarkeiten des Feldes zumindest ein regelmäßiges Einkommen sicherstellen, das im Vergleich zu anderen selbständigen Tätigkeiten und in Relation zum Pro-Kopf-Einkommen außerdem in einigen Fällen vergleichsweise hoch ausfällt. Dies ist auch von Bedeutung, weil über das Einkommen aus der Fahrtätigkeit weitere Personen aus dem Familiennetzwerk der Fahrer versorgt werden und davon mindestens zum Teil ökonomisch abhängig sind (z. B. PZI/Jackson/16; PZI/Jonas/16; PZI/Nelson/16; s. Tab. 14).

Aus den Interviews mit den Fahrern ging zudem hervor, inwieweit diese es geschafft haben, seit Aufnahme der Fahrtätigkeit ökonomisches Kapital aufzubauen und damit erfolgreich im Markt der Mobilitätsdienstleistungen zu partizipieren¹¹⁷: Mehrere der interviewten Fahrer verfügten zum Zeitpunkt der Interviews über ein eigenes Fahrzeug, was ihnen erlaubte, ein vergleichsweise hohes Einkommen zu erzielen. Einigen Fahrern gelang es, aufgrund dessen in ein weiteres Fahrzeug zu investieren und dieses zu vermieten. Auch die Fahrzeugeigentümer Rajabu, Jackson und Juma, die mittlerweile jeweils über mehrere Fahrzeuge verfügen, konnten über die Fahrtätigkeit ausreichend ökonomisches Kapital erwerben, um schließlich selbst in die Branche zu investieren (PZI/Jackson/16; PZI/Juma/16; PZI/Rajabu/16). Mehrere der

¹¹⁷ Die Fahrer wurden in den Interviews nicht explizit danach gefragt, weshalb nur für einige der interviewten Fahrer entsprechende Informationen vorliegen.

interviewten Fahrer konnten Geld ansparen und dadurch in andere Vermögensgüter investieren, z. B. in den Erwerb von Grundstücken und in den Bau von Wohnhäusern. Einige Fahrer betrachten die Tätigkeit des Motorrad-Taxi-Fahrens als Zwischenschritt, um mit Hilfe des dabei allmählich erzielten ökonomischen Kapitals in ein anderes Geschäftsfeld investieren und mittel- oder langfristig aus der Branche aussteigen zu können (z. B. PZI/Haji/16; PZI/Rajabu/16; PZI/Selemani/16). Zu bemerken ist darüber hinaus, dass einige Fahrer weitere ökonomische Nebentätigkeiten ausüben, um die Einnahmen aus dem Motorrad-Taxi-Geschäft zu ergänzen. Auf Grundlage der obigen Ausführungen lässt sich schlussfolgern, dass die in den Kapiteln 4.4.1.1 und 4.4.2.1 dargestellten, mit der Branche verbundenen Hoffnungen, Erwartungshaltungen und positiven Bewertungen der sozioökonomischen Entwicklungsmöglichkeiten zumindest in mehreren Einzelfällen berechtigt waren oder sind. In jedem Fall bedeutet die Fahrtätigkeit für die Mehrheit der erfassten Fahrer zumindest die Sicherstellung eines regelmäßigen Einkommens.

4.4.4 Praktiken der Selbstregulierung: Motorrad-Taxi-Fahrer und ihre Organisation

Dieses Kapitel beschreibt die Praktiken der Selbstregulierung von Motorrad-Taxi-Fahrern, die sich immer häufiger zu Fahrergruppen zusammenschließen. Als zentrale Akteure der Angebotsseite sind die Fahrer und ihre Vereinigungen maßgeblich für die Organisation und de facto weitgehend auch für die Steuerung und Kontrolle der Mobilitätsdienstleistung verantwortlich. Kapitel 4.4.4.1 verdeutlicht die Hintergründe und Mechanismen der Gründung von festen Taxiständen und zeigt, welche Bedeutung räumlichem Kapital in diesem Zusammenhang zukommt. Die Funktionen der primären Fahrervereinigungen und der über Zeit stattfindende Auf- und Ausbau von Organisationsstrukturen werden in Kapitel 4.4.4.2 nachgezeichnet. In Kapitel 4.4.4.3 werden Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsweisen skizziert, die aus der alltäglichen Zusammenarbeit der Fahrer entstanden sind und die zur Reproduktion entstandener Feldstrukturen beitragen. In diesem Kontext wird auch auf die Rolle kulturell-kognitiver Institutionen, die als kollektiv geteilte Deutungsmuster verstanden werden können, eingegangen. Kapitel 4.4.4.4 befasst sich mit der Schaffung und Reproduktion normativer Institutionen, die großenteils explizit als Regeln der Fahrergruppen formuliert und kodifiziert werden. Diese Institutionen ermöglichen und beschränken die Praktiken der Selbstregulierung durch die Fahrer und Fahrergruppen. Der Zusammenschluss von Fahrern zu Bezirks- und landesweiten Vereinigungen, welche die Regulierung und Professionalisierung der Dienstleistung auf einer übergeordneten Ebene vorantreiben, wird an späterer Stelle nachgezeichnet (s. Kap. 4.4.6.2).

4.4.4.1 Gründung und Etablierung eines Motorrad-Taxistands und die Bedeutung räumlichen Kapitals

Wie weiter oben gezeigt, wird die Motorrad-Taxi-Dienstleistung zumeist ausgehend von einem festen Standort angeboten, der von mehreren Anbietern geteilt wird. Diese Wartepunkte oder Taxistände befinden sich zumeist in strategisch günstiger Lage, z. B. entlang von Hauptstraßen, an Straßenkreuzungen, in der Nähe von Bushaltestellen, neben Einzelhandelsgeschäften oder vor behördlichen Einrichtungen (s. Abb. 26 u. 27). Die Fahrer warten hier auf Fahrgäste und kehren nach Kundenfahrten wieder hierher zurück. Zwar zeigen die Erhebungen, dass es auch individuell arbeitende Fahrer und Fahrerinnen gibt, die keinen festen Standort haben. Die meisten Fahrer arbeiten allerdings in Fahrergruppen, die teils einen höheren und teils einen niedrigeren Organisationsgrad aufweisen (s. unten).



Abb. 26: Bajaj-Taxistände in Dar es Salaam

Quelle: Eigene Aufnahmen (2016, 2018)

Die Gründung eines festen Motorrad-Taxistands ist nicht nur dem strategischen Vorteil eines räumlich fixierten, regelmäßigen Kundenzugangs geschuldet. Sie ist zugleich eine Reaktion auf das starke Wachstum der Dienstleistung, steigende Konkurrenz und die Notwendigkeit, die Dienstleistung der räumlichen Konzentration der Nachfrage und ihrer jeweiligen Über- bzw. Unterversorgung entsprechend anzubieten. Dies hat inzwischen dazu geführt, dass an verschiedenen Orten innerhalb der Stadt und oft auf engem Raum eine Vielzahl an Motorrad-Taxis

verfügbar ist. Im Dezember 2015 arbeiteten z. B. im westlichen Stadtteil Kimara Suka in unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle an der Hauptverkehrsachse Morogoro Road rund 300 Fahrer, die von dort aus vor allem Zubringer- und Verteilerfahrten anboten (Goletz & Ehebrecht 2020; INF/Moses/15; s. Kap. 4.4.1.1). Mitte 2016 schätzte der dort arbeitende Bodaboda-Fahrer Moses die Zahl der Bodaboda an diesem Standort auf 400 (PZI/Moses/16). Dieses hohe Aufkommen von Motorrad-Taxis macht eine Abstimmung unter den Fahrern nötig, z. B. darüber, wo genau das eigene Fahrzeug geparkt werden kann und wer, wann und wie einen Kunden bedienen darf. Wie der Bajaj-Fahrer Salumu, der im westlich vom Stadtzentrum gelegenen Stadtteil Sinza arbeitet, erklärte, dient das Zusammenschließen als Fahrergruppe nicht nur dem Besetzen eines Taxistands, sondern vor allem auch dessen Verteidigung gegenüber anderen konkurrierenden Motorrad-Taxi-Anbietern (INF/Salumu/15). Aus Perspektive der Fahrer sprechen aber noch eine Reihe weiterer Gründe für den Zusammenschluss als Organisation, wie weiter unten gezeigt wird.

Organisationsformen von Motorrad-Taxi-Fahrern in Dar es Salaam

Auf Grundlage der empirischen Einblicke lassen sich – stark generalisierend – fünf verschiedene Organisationsformen unter Motorrad-Taxi-Fahrern identifizieren, die sich hinsichtlich des Umfangs und der Komplexität der Selbstregulierungspraktiken unterscheiden (s. Tab. 15): (1) Einzelfahrer sind für die alltägliche Ausübung der Dienstleistung allein verantwortlich und entscheiden unabhängig von anderen Fahrern – aber abhängig von den Bedingungen und Strukturen des Feldes – über alle Aspekte der Dienstleistung, also z. B. wo, zu welchen Zeiten und wie Fahrgäste akquiriert werden. (2) Auch Fahrer, die in einem losen Verbund arbeiten, organisieren ihre alltägliche Arbeit weitgehend selbstverantwortlich. Sie gehen allerdings im Gegensatz zu den Einzelfahrern der ersten Kategorie bestimmte soziale Verpflichtungen ein. Dazu zählt die Bereitschaft gegenseitiger auch finanzieller Unterstützung, wie z. B. im Krankheitsfall. Zwar kehren die Fahrer nach Kundenfahrten einigermaßen regelmäßig zu dem von der Gruppe informell besetzten Standort zurück; allerdings besteht hierzu nicht unbedingt eine Verpflichtung. (3) Bei stärker organisierten Fahrergruppen mit einer festen Liste von Mitgliedern wird die regelmäßige Rückkehr nach Kundenfahrten hingegen unausgesprochen oder auch explizit erwartet. Die kontinuierliche Präsenz von Fahrern der Gruppe am etablierten Taxistand sichert diesen physisch-körperlich sowie symbolisch ab, so dass die Fahrergruppe über Zeit zum ‚symbolischen Eigentümer‘ des Standorts werden kann. Durch die Anwesenheitspflicht sowie auch die Schaffung weiterer Aufgaben und Verantwortlichkeiten, die auch eine Differenzierung von Positionen mit sich bringt (s. unten), geben die Fahrer einen Teil ihrer Unabhängigkeit in der Alltagsorganisation ihrer Arbeit ab. Im Gegenzug profitieren sie von einer stärker organisierten gegenseitigen Unterstützung, wie z. B. das Einzahlen in eine organisierte Gemeinschaftskasse, die v. a. dazu genutzt wird, bedürftigen Mitgliedern zu helfen. Bereits bei diesem Organisationsgrad wird zumeist eine Mitgliederliste beim lokalen Mtaa-Büro hinterlegt.

Tab. 15: Organisationsformen von Motorrad-Taxi-Fahrern in Dar es Salaam

Organisationsform	Relativer Organisationsgrad	Aspekte der Organisation
(1) Einzelfahrer	niedrig	Eigenverantwortliche alltägliche Ausübung der Dienstleistung: u. a. Festlegung von Arbeitszeiten, Arbeitsorten, Kundenakquise, Fahrpreisen
(2) Loser Verbund	niedrig bis mittel	Eigenverantwortliche alltägliche Ausübung der Dienstleistung, partielle Kooperation zwischen Fahrern: u. a. gemeinsames Warten auf Kunden, Austausch von arbeitsrelevanten Informationen, gegenseitige finanzielle Unterstützung im Krankheitsfall
(3) Zusammenschluss als Gruppe	mittel	Eingeschränkt eigenverantwortliche alltägliche Ausübung der Dienstleistung, ausgebaute Kooperation zwischen Fahrern: u. a. Etablieren eines Taxistands, Schaffung weiterer Aufgaben und Verantwortlichkeiten, Wahl eines Vorsitzenden, Ausbau gegenseitiger sozialer Unterstützung
(4) Registrierte Fahrervereinigung	mittel-hoch	Eingeschränkt eigenverantwortliche alltägliche Ausübung der Dienstleistung, ausgebaute Kooperation und Eingehen weiterer Verpflichtungen: u. a. Kodifizierung von Aufgaben und Verpflichtungen, formelle Registrierung der Fahrergruppe und des Taxistands bei der Bezirksverwaltung, Professionalisierung und Ausbau der Aktivitäten (z. B. Teilnahme an Fahrertrainings)
(5) Fahrervereinigung auf Bezirks- oder Landesebene	hoch	Über alltägliche Ausübung der Dienstleistung hinausgehende Kooperation: u. a. Interessenvertretung der Fahrer gegenüber Politik und Behörden, Erarbeiten von Vorschlägen und Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Dienstleistung, Zugang zu formellen Krediten

Quelle: Eigener Entwurf

(4) Bei registrierten Fahrervereinigungen werden die bereits vorhandenen Organisationsstrukturen der Selbstregulierung weiter ausgebaut und formalisiert. Die bis dahin entstandenen kulturell-kognitiven und normativen Institutionen werden dazu zu einem gewissen Teil bewusst reflektiert, schließlich kodifiziert und dabei vereinzelt um regulative Institutionen staatlicher Regulierung ergänzt (s. Kap. 4.4.4.4). Diese Fahrergruppen werden als formelle, d. h. staatlich anerkannte Fahrervereinigungen bei den Bezirksverwaltungen registriert. Ihre zunächst informell entstandenen Taxistände werden dabei nachträglich als solche ausgewiesen. Das

Zustandekommen dieser Organisationsformen wird im weiteren Verlauf dieses Kapitels betrachtet. (5) Fahrervereinigungen auf Bezirks- und Landesebene werden als fünfte Organisationform mit höherem Organisationsgrad an späterer Stelle analysiert (s. Kap. 4.4.6.2).

Als Beispiele für individuell arbeitende Anbieter können zunächst der Bodaboda-Fahrer Moses und die Bajaj-Fahrer Godfrey und Michael dienen (PZI/Godfrey/16; PZI/Michael/16; PZI/Moses/16). Diese sind nicht nur hinsichtlich der Wahl ihrer Arbeitstage und Arbeitszeiten relativ unabhängig von anderen Fahrern, sondern können auch ihre Arbeitsorte relativ frei wählen, müssen ihre Dienstleistung nicht von einem fixen Taxistand aus anbieten und unterliegen auch ansonsten keinen expliziten Verpflichtungen gegenüber anderen Fahrern. Aber auch sie müssen sich an die strukturellen Bedingungen der Mobilitätsdienstleistung anpassen, wie z. B. an den Zeitpunkt des höchsten bzw. niedrigsten Kundenaufkommens bei der Wahl der Arbeitszeiten (PZI/Godfrey/16). Im Gegenzug für ihre relative Unabhängigkeit müssen sie zudem auf die sozialen und angebotsbezogenen Vorteile verzichten, die sich aus dem Zusammenschluss von Fahrern ergeben. Einige dieser Vorteile, wie v. a. gegenseitige soziale Unterstützung, ergeben sich bereits bei losen Fahrerverbünden (INF/Nelson/15; PZI/Haji/16; PZI/Nelson/16). Eine Ausweitung der Kooperation zwischen Fahrern findet aber erst mit der Gründung einer festen Fahrergruppe sowie der Registrierung von Fahrervereinigungen statt.

Ein Beispiel für eine solche stärkere Organisationsform ist die Bodaboda- und Bajaj-Fahrervereinigung aus Kimara (II), die sich über Zeit von einem lockeren Verbund zu einer Fahrergruppe mit höherem Organisationsgrad und schließlich zu einer registrierten Fahrervereinigung weiterentwickelt hat. Der Bodaboda-Fahrer Ally, der bereits seit 2008 als Fahrdienstleister arbeitet, war Mitinitiator dieses Zusammenschlusses von zunächst vier Fahrern. Dieser anfangs nur lose organisierte Verbund teilte sich den neu gegründeten und bis heute bestehenden Taxistand, der nah an einer Bushaltestelle und in Höhe einer Zufahrtsstraße zu einer Wohnsiedlung entlang der Morogoro Road gelegen ist (PZI/Ally/16; PZI/Juma/16). Ein Grund für diesen Zusammenschluss war Allys Kollege Juma zufolge das hohe lokale Kundenpotenzial. Denn ein Fahrer alleine könne nicht alle Kunden bedienen und der Zusammenschluss zu einer Gruppe habe den Vorteil, dass der Taxistand zu jeder Zeit durch einen Fahrer besetzt sei, der die Dienstleistung anbieten könne:

“[Therefore] he wanted to increase the number of [drivers at Kimara II] ... because most of the time he used to be alone. So, when he ... [took] one customer the [other customers] ... found there is no Pikipiki [Bodaboda]. So, that ... was disturbing. So, he went to Kimara to ... [invite] the other guys [i.e. drivers] ... [to park at Kimara II] ... So, when another customer comes here, he find[s] another Pikipiki ... [and does not have to] wait for him” (PZI/Juma/16 [PM]).

Wie sich bei mehreren Ortsbesuchen zeigte, ergibt sich das hohe Potenzial an Fahrgästen in Kimara (II) aus der Tatsache, dass hier zahlreiche Nutzer der öffentlichen Busse ein- und aussteigen, sich eine Reihe an Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe befinden und dass Anwohner,

die von der Hauptstraße aus in die Siedlung gelangen möchten, den Taxistand passieren müssen. Neben dem Teilen dieses attraktiven und zunächst nicht registrierten Taxistands begannen Ally und seine drei Kollegen schrittweise damit, weitere Fahrer in ihre Gruppe aufzunehmen. Als Gegenleistung für die Aufnahme erhoben sie eine Beitrittsgebühr, die sie unter sich aufteilten. Ally wurde von den anderen Fahrern zum Sprecher des Fahrerverbands ernannt (PZI/Ally/16).



Abb. 27: Bodaboda-Taxistände in Dar es Salaam

Quelle: Eigene Aufnahmen (2016, 2018)

Kontrollmechanismen bei der Aufnahme neuer Mitglieder

Die Gruppe wuchs über Zeit auf zwölf Fahrer an und dies machte eine stärkere Organisation erforderlich – auch weil es zu Beschwerden über einzelne Fahrer gekommen war, die sich in der Öffentlichkeit schlecht verhalten hätten und an Diebstählen bei Fahrgästen beteiligt gewesen wären. Da dem Bodaboda-Fahrer Ally zufolge die Anzahl von Raubüberfällen und sonstigen kriminellen Vorkommnissen in der Gegend zu der Zeit ohnehin zugenommen hatte, war es ein wesentlicher Zweck seiner Initiative zur stärkeren Organisation der Gruppe, eine bessere Kontrolle bei der Aufnahme neuer Gruppenmitglieder auszuüben. Damit sollte verhindert werden, dass Fahrer mit kriminellem Hintergrund Teil der Gruppe werden konnten. Aus diesen Gründen mussten sich Bewerber um eine Mitgliedschaft seitdem der Gruppe persönlich vorstellen und wurden dabei nach ihrer Herkunft und ihren Absichten befragt. Im Jahr 2012

wurde diese Prozedur stärker formalisiert, indem die lokalen Behörden von der Gruppe involviert wurden. Ally hinterlegte dazu beim lokalen Mtaa-Büro sowie bei der lokalen Polizeistation eine Mitgliederliste mit Namen, Adressen und Passfotos der inzwischen auf 20 Mitglieder angewachsenen Fahrergruppe und ließ sich zudem durch das Mtaa-Büro den erarbeiteten Aufnahmeprozess für neue Gruppenmitglieder schriftlich genehmigen. Sowohl das Mtaa-Büro als auch der lokale Polizeikommandeur stellten zudem ein Beglaubigungsschreiben aus, mit dem sich die Fahrergruppe zu einem späteren Zeitpunkt beim Innenministerium als offiziell anerkannte Fahrervereinigung registrieren ließ. Die Fahrergruppe um Ally ist damit eine der ersten Gruppen, die eine auch später durch staatliche Regulierung notwendig gewordene formelle Registrierung als Fahrervereinigung vorgenommen hat (s. Kap. 4.4.5). Das Genehmigungsschreiben des Mtaa erlaubte es der Gruppe nun auch formell eine einmalige Beitrittsgebühr von 30.000 TZS von neuen Mitgliedern zu erheben. Diese wurde aufgrund der hohen Nachfrage nach Gruppenmitgliedschaften später auf 50.000 TZS und schließlich auf 150.000 TZS im Jahr 2016 angehoben, wodurch die Zugangsbarrieren deutlich erhöht wurden (PZI/Ally/16; PZI/Juma/16).

Auch für die Bajaj-Gruppe um den Fahrer Msafiri, die ebenfalls bei ihrem lokalen Mtaa-Büro registriert ist (GD/Kimara/I/16), stellte das soziale Problem der häufig vorkommenden Raubüberfälle, bei denen motorisierte Zweiräder zum Einsatz kamen, sowie eine damit einhergehende negative öffentliche Wahrnehmung gegenüber Motorrad-Taxis (s. Kap. 4.4.1.2) den Ausgangspunkt für den Zusammenschluss dar. Um als legitime Mobilitätsdienstleister öffentlich anerkannt zu werden, entschieden sie sich zur Gründung und anschließenden formellen Registrierung einer Fahrergruppe im Stadtteil Kimara. Dieser Zusammenschluss der Bajaj-Fahrer sollte zugleich Ausgangspunkt für eine verbesserte gegenseitige Unterstützung sein. Msafiri nannte im Interview explizit die gegenseitige Unterstützung bei der Aufklärung von Verkehrsunfällen und bei der Verhandlung mit der Polizei, beispielsweise wenn ein Fahrer in diesem Zusammenhang verhaftet wurde. Darüber hinaus nannte er die gegenseitige finanzielle Unterstützung sowie das Gefühl von Gemeinschaft als Grund für den Zusammenschluss der Gruppe (PZI/Hamisi/16; PZI/Msafiri/16).

Räumliches Kapital und dessen Institutionalisierung

Auffällig ist, dass bei nahezu allen Fahrergruppen die jeweiligen Taxistände innerhalb des Wohnortes der Gründungsmitglieder entstehen. Wie die Einblicke zeigen, spielen nämlich lokal verankerte soziale Netzwerke, darüber erzeugtes soziales Kapital und kontinuierliche Präsenz am Ort eine zentrale Rolle bei der Gründung und dauerhaften Etablierung eines Taxistands. Räumliches Kapital – hier verstanden als räumlich verankertes soziales Kapital (s. Kap. 3.3.3.4) – wird dabei eingesetzt, um das Besetzen einer bestimmten Lokalität in der Öffentlichkeit einfacher legitimieren zu können – d. h. gegenüber Anwohnern, ansässigen Straßenhändlern und sonstigen Dienstleistern, sowie gegenüber Behörden.

Dies zeigt sich ausdrücklich in der Erzählung des heutigen Day-Workers Emmanuel, der im Jahr 2009 einen Motorrad-Taxistand im Stadtteil Mikocheni gegründet hatte. Nachdem der Bajaj-Fahrer zunächst ein eigenes Fahrzeug erlangt und erste Praxiserfahrungen im Anbieten der Dienstleistung gesammelt hatte, wechselte er seinen Arbeitsort und bot die Dienstleistung im Folgenden in seinem Geburts- und Wohnort Mikocheni an. Zu diesem frühen Zeitpunkt gab es noch relativ wenige Motorrad-Taxis in Dar es Salaam, so dass er zunächst der einzige Bajaj-Fahrer an seinem neu gewählten Standort war. Wie es auch bei der Gründung des Taxistands der Bajaj-Fahrervereinigung aus Kimara (I) anfangs der Fall war (GD/Kimara/I/16), geriet Emmanuel jedoch unmittelbar in einen Konflikt mit einigen Taxifahrern, die ihre Autos in unmittelbarer Nähe parkten und Emmanuel als direkten Konkurrenten erachteten. In diesem Konflikt kamen dem Bajaj-Fahrer Anwohner zur Hilfe, die ihn seit seiner Kindheit kannten und sich für seinen Verbleib stark machten (PZI/Emmanuel/16). Emmanuel erinnerte:

“There was me and ... [some taxi drivers.] I got a lot of problem[s] because that taxi driver[s] they ... didn't know me ... [For them I was a] new one there. But me a lot of [local] people know me. So, when I come with my Bajaji a lot [of] taxi driver[s] come [and said] ‘Go, go, go [away]’. And ... a lot of people [came] ... to help me ... They ... told the taxi driver[s] [that] this is our boy. He grew up here. So, you [can't] chase him. Where ... can [he] go? This is his place. That's why ... [the taxi drivers] stopped to chase me there. And when other Bajaji ... [saw] me there [they started] ... coming to join with me there” (PZI/Emmanuel/16).

Auch diese weiteren Fahrer kamen aus derselben Nachbarschaft (Mtaa) und konnten der Gruppe daher ohne Weiteres beitreten (PZI/Emmanuel/16). Auch für diese neu beigetretenen Fahrer spielte dabei allerdings der Einsatz ihres räumlichen Kapitals eine Rolle. Denn als Bewohner der Nachbarschaft und als Mitglieder des räumlich verankerten Gemeinschaftsnetzwerkes verfügten sie, wie der Bajaj-Fahrer Emmanuel, über die notwendige Legitimität, um mit ihrem Fahrzeug einen Teil des öffentlichen Raumes zu besetzen und dort ihre Dienstleistung anzubieten. Dieser symbolische Wert der Zugehörigkeit zu einer bestimmten lokalen Gemeinschaft ist inzwischen auch institutionell verankert. Stärker organisierte Fahrergruppen machen es inzwischen oft zu einer Voraussetzung, dass neu beitretende Fahrer aus dem jeweiligen Ort stammen bzw. dort wohnen und damit der lokalen Gemeinschaft bekannt sind (s. unten).

Wie auch aus den oben angeführten Beispielen hervorgeht, stellt eine aus dieser Institutionalisierung hervorgegangene Praktik die Registrierung bei den lokalen Mtaa-Büros dar (INF/Abdalla/15; INF/Juma/15/1; PZI/Hamisi/16). Darüber wird das räumliche Kapital der Fahrer und Fahrergruppen somit formalisiert. Dabei kommt es zu einer Überschneidung kulturell-kognitiver Institutionen (i. S. der Anerkennung sozialer Zugehörigkeit) und normativer Institutionen (i. S. der Berücksichtigung gesellschaftlicher Hierarchien, d. h. der Mtaa als lokale Führungsperson) einerseits und staatlich regulativen Institutionen (i. S. der inzwischen obligatorischen Registrierung von Fahrergruppen) andererseits. Das formalisierte räumliche Kapital

dient dabei in erster Linie der Legitimierung der Fahrergruppe und ihres Taxistands gegenüber anderen Behörden (z. B. der Polizei) und weiteren Akteuren (z. B. Kunden, konkurrierende Fahrer). Das Mtaa-Büro bezeugt dabei einerseits das räumliche Kapital von Fahrern, die einer Gruppe beitreten möchten. Andererseits kann das Mtaa-Büro das räumliche Kapital der Fahrergruppen bestätigen, die sich formell registrieren möchten: Die Registrierung bei der Bezirksverwaltung und damit auch die Registrierung des Taxistands geschehen auf Grundlage eines Bestätigungsschreibens, das die unterste Verwaltungsebene für die Fahrergruppe ausstellt. Teil der Formalisierungspraktik ist außerdem das Hinterlegen der Satzung der Fahrergruppen im Mtaa-Büro, insofern die jeweilige Gruppe über kodifizierte Regeln verfügt (PZI/Ally/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Joseph/16; s. Kap. 4.4.4.4).

Dass der Einsatz sozialen Kapitals – in Form des über den Wohnort und die räumliche ‚Zugehörigkeit‘ vermittelten räumlichen Kapitals – für das Mitgliedwerden in einer Fahrergruppe unabdingbar ist, hat sich für verschiedene Fahrergruppen gezeigt (PZI/Ally/16; PZI/Emmanuel/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Vincent/16). Der Bajaj-Fahrer Hamisi, der Vorsitzender seiner Fahrergruppe ist, hatte beispielsweise zum Zeitpunkt des Interviews zwei Bewerbungsschreiben von externen Fahrern erhalten, die sich um die Mitgliedschaft in der Gruppe bewarben. Wie Hamisi ausführte, beabsichtigte er, diese formellen Bewerbungen den anderen Mitgliedern der Fahrergruppe zu präsentieren und diese über einen Beitritt der Bewerber abstimmen zu lassen. Auch hier müssen die neuen Mitglieder für den Beitritt (150.000 TZS) zahlen, um aufgenommen zu werden (PZI/Hamisi/16). Der Bodaboda-Fahrer Omary schilderte aus seiner Perspektive eines Neu-Mitglieds, wie sich der Beitritt zu seiner Gruppe gestaltet hatte:

“The leaders from the group [decide on your membership]. You talk to them and then they introduce you to the other members [of the group] and then from there if the members agree [to include you] you come to the leaders [again]. They call you. You go with 200,000 TZS now ... You give [the money] to the leaders there and then you introduce the letters of the Serikali za Mtaa [i.e. local government office] ... From there they agree with you ... [and] you get into the group” (PZI/Omary/16 [PM]).

Die formelle Etablierung eines Taxistands durch das Zusammenwirken der jeweiligen Fahrergruppe und der Behörden trägt wiederum selbst zum Ausbau des vorhandenen räumlichen Kapitals bei. Denn über die langfristige Besetzung einer bestimmten Lokalität, deren symbolischer Eigentümer die jeweilige Fahrergruppe ist, ist ein dauerhafter Zugang zu all jenen Fahrgästen sichergestellt, die dort eine Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Anspruch nehmen möchten. Konkurrierende Fahrer bzw. Mobilitätsangebote können durch die Gruppe symbolisch wie räumlich ausgeschlossen werden. Das räumliche Kapital ist in dieser Hinsicht eine Grundlage für die ökonomische Praxis der Fahrer (s. Kap. 4.4.3). Allerdings kann es aufgrund des Wachstums und der Konzentration von Motorrad-Taxis in einer bestimmten Lokalität auch zu einer gewissen Entwertung des räumlichen Kapitals kommen, insofern alle oder zumindest die Mehrheit der (konkurrierenden) Fahrer aus demselben Mtaa stammen. Im Grunde können

dann alle diese Fahrer einen legitimen Anspruch auf den Zugang zur betreffenden Lokalität erheben und der ursprüngliche Wettbewerbsvorteil durch das räumliche Kapital geht damit verloren. Um die Konkurrenz für die bereits etablierten Fahrer möglichst gering zu halten, müssen dann – wie mit dem Verweis auf eine Beitrittsgebühr bereits angedeutet (s. oben) – andere Mechanismen greifen, die neben dem räumlichen Kapital den Zugang von neuen Fahrern zu einer Fahrergruppe reglementieren (s. Kap. 4.4.4.2).

Räumliche Dynamiken, Auflösungserscheinungen und Standortverlagerungen des Angebots

Ein Ausgangspunkt und zugleich eine Folge der Zunahme der Konkurrenz durch das Wachstum der Motorrad-Taxis ist die intra-urbane Migration von Fahrern, die ihren Standort wechseln, um in einer anderen Lokalität einen besseren Kundenzugang zu erhalten. Der inzwischen unabhängig von einer festen Fahrergruppe arbeitende Bajaj-Fahrer Michael wechselte beispielsweise aus diesem Grund die Fahrergruppe und entschied sich letztendlich dazu, im Stadtzentrum zu arbeiten, wo es nach wie vor ein sehr hohes Kundenaufkommen gibt (PZI/Michael/16). Die Zunahme der Fahrer an einem Standort sowie die Migration von Fahrern hat auch einen Einfluss auf die Organisation sowie die Organisationsfähigkeit der Fahrergruppen, wie sich anhand der Entwicklungen verschiedener Fahrergruppen zeigen lässt.

Der Bodaboda-Fahrer Moses erklärte beispielsweise, dass sich am Standort Kimara Suka eine bereits vorhandene Fahrergruppe wieder aufgelöst hatte, da der Vorsitzende der Gruppe diese nicht effektiv geleitet hätte. Die dadurch fehlende Organisation habe dazu geführt, dass immer weitere Fahrer damit begannen – unkontrolliert von einer gruppenbasierten Organisationsstruktur – ihre Dienstleistung am Standort anzubieten. Aufgrund der hohen Zahl an Fahrern sei es nun unmöglich, eine neue Fahrergruppe zu gründen und sich besser zu organisieren (INF/Moses/15; INF/Nelson/15; PZI/Moses/16). Auch der Bodaboda-Fahrer Nelson berichtete von einer Auflösung seiner vormaligen Fahrergruppe. Der Grund dafür seien ebenfalls Probleme mit dem Vorsitzenden der Gruppe gewesen, der Ersparnisse aus der Gemeinschaftskasse der Fahrer unfair verteilt hätte, so dass viele Fahrer nicht von der Zusammenarbeit in der Gruppe profitiert hätten. Nelson sei der Gruppe dennoch vollständig verpflichtet gewesen und habe sich entsprechend an den Geldzahlungen beteiligen müssen. Inzwischen hat er den Standort gewechselt und arbeitet nun in einem losen Fahrerverbund von knapp zehn Fahrern, in dem die Mitglieder weniger gegenseitige Verpflichtungen hätten und freier entscheiden könnten, ob und inwieweit sie sich gegenseitig unterstützen (wieviel Spielraum kulturell-kognitive und normative Institutionen in diesem Fall tatsächlich lassen, bleibt allerdings offen). Nelson zufolge haben die Fahrer keine festen Regeln vereinbart und die Kernfunktion ist das Teilen des gemeinsamen Wartepunktes. Dieser ist nicht bei der Bezirksverwaltung registriert, allerdings haben die Fahrer sich beim lokalen Mtaa-Büro angemeldet, um im Bedarfsfall eine formelle Legitimation vorweisen zu können (INF/Nelson/15; PZI/Nelson/16).

Auch für die stärker organisierte Bajaj- und Bodaboda-Fahrervereinigung in Kimara (II) stellte die Zunahme der Mitglieder eine Herausforderung dar. Bis zum Jahr 2016 war die Gruppe um die Fahrer Ally und Juma auf weit über 100 gewachsen. Aus diesem Grund entschieden sich die Mitglieder dazu, die Gruppe aufzuteilen und ein Teil der Fahrer wechselte daraufhin den Standort. Der neue Taxistand wurde in unmittelbarer Nähe des ursprünglichen Standorts auf der anderen Straßenseite der Morogoro Road an der Einfahrt zur gegenüberliegenden Wohnsiedlung gegründet. Die Fahrer des neuen Taxistands übernahmen die Organisationsstrukturen der ursprünglichen Gruppe und wählten einen eigenen Vorsitzenden. Die Fahrervereinigung am ursprünglichen Taxistand hatte nach diesem Standortwechsel einiger Fahrer aber weiterhin viele Mitglieder, so dass das Problem einer starken Konkurrenz weiterhin bestehen blieb (PZI/Juma/16).

Bei der Gründung des zweiten Taxistands waren wiederum die Verbindungen zum Mtaa von Bedeutung. Denn die Gruppe um Juma bat das Mtaa-Büro erfolgreich um eine Genehmigung für die Gründung eines neuen Standortes auf der gegenüberliegenden Seite der Straße – eine Entscheidung, für die formell eigentlich die Bezirksverwaltung zuständig ist (s. Kap. 4.4.5.1). Die Unterstützung des Mtaa ermöglichte es darüber hinaus einen aufkommenden Konflikt mit Autotaxi-Fahrern zu lösen, die anfangs Widerstand gegen die Gründung eines weiteren Motorrad-Taxistands in ihrer unmittelbaren Nähe geleistet hatten:

“Initially there on the other side was taxi only. So, because they knew that if we go there alone ... [we will] be fighting [with] the taxi drivers. So, what they did [is] they went to the Mtaa ... [and] they asked for permission to park also on the other side [of the Morogoro Road]. So, the Mtaa said [it] is ok. Because they said ... you have become so many on this side. It's better we decide ... [you move] to the other side ... So, they divided [the group and] they went to the other side. So, when they went to the other side the taxi drivers they were not happy. They tried to chase them, to fight [and] to talk [negative things] about them. But because they were being allowed by the Mtaa ... [the taxi drivers were] powerless to tell them to move from that side” (PZI/Juma/16).

Einen ähnlichen Prozess der Standortverlagerung und Neugründung einer Fahrergruppe beschrieben die Bajaj-Fahrer Abduli, Emmanuel und Rashid. Wie diese in ihren Ausführungen andeuteten, war ihre Fahrergruppe über Zeit stark angewachsen, so dass die Konkurrenz auch in dieser Gruppe deutlich zugenommen hatte. Denn der Standort der Gruppe befand sich zum damaligen Zeitpunkt in einer für den Kundenzugang attraktiven Lage vor einem kleineren Einkaufszentrum direkt an einer Hauptstraße. Wie auch ihr Kollege Abduli bestätigt, war es aus Sicht einiger Fahrer außerdem problematisch, dass viele junge und unerfahrene Fahrer der Gruppe beigetreten waren, die sich weniger diszipliniert verhalten und kein Interesse an einer stärkeren Organisation der Gruppe gezeigt hätten. Aus diesem Grund entschied sich ein Teil der Gruppe im Jahr 2012 den Standort zu wechseln; nicht nur um die gruppeninterne Konkurrenz zu reduzieren, sondern auch um in der Lage zu sein, Organisationsstrukturen aufzubauen (GD/Mikocheni/16; PZI/Abduli/16; PZI/Emmanuel/16; PZI/Rashid/16). Der neue nahe

gelegene Standort befindet sich ebenfalls direkt vor einem Einkaufszentrum, das aufgrund seiner Größe ein noch höheres Kundenpotenzial aufweist:

“[W]hen they were there [in their previous location] Bajaji were becoming more and more. So, they ... [discussed:] why can't we move from this [site] to there because there is a distance from here to ... [the other shopping centre]. So, we can go there [and] we start a [parking area] ... there. When they [i.e. potential customers] come from the supermarket they get into the Bajaj. So, [that] is how ... [the new] group ... [was] formed” (PZI/Rashid/16 [PM]).

Auch am neuen Standort kam es allerdings zunächst zu Konflikten mit einer Gruppe dort bereits etablierter Autotaxis, welche in dem neuen Bajaj-Angebot eine Konkurrenz um Kunden wahrnahmen (PZI/Emmanuel/16; PZI/Rashid/16). Der Konflikt konnte mithilfe des Eigentümers des Einkaufszentrums vorübergehend gelöst werden. Denn nachdem die Fahrer sich und ihr Vorhaben dem Eigentümer vorgestellt hatten, erlaubte dieser der neuen Bajaj-Gruppe die Etablierung eines weiteren Taxistands direkt an der Zufahrt zum Parkplatz des Zentrums. Allerdings beschwerten sich die Autotaxi-Fahrer bei der Bezirksverwaltung, wo sie formell registriert waren und erreichten, dass die Behörden den Motorrad-Taxi-Fahrern zunächst verboten, vor dem Einkaufszentrum zu parken. Dieses Ereignis stellte einen konkreten Anlasspunkt für den formellen Registrierungsprozess der Fahrergruppe dar. Infolgedessen gelang es der Fahrergruppe zu einem späteren Zeitpunkt, auch von der Lokalverwaltung eine Genehmigung für ihren neuen Taxistand zu erhalten:

“Because when we park[ed] there we ... [went] to talk with owner of ... [the shopping centre] and he allow[ed] us to park there ... [but the taxi] driver[s] ... [did] not like us to park there ... [and] they have registered. They ... [went to the municipal] council [and] they complain[ed] ... [that the] Bajaj make a lot of problem[s]. Policeman [came and] ... chase[d] us far away. And we [started to] ... organise ... We donated money. We [went] ... to the ... [municipal council] and then we got registration for parking there ... And we [went] ... to the photoshop ... [to] take passport size[d] [pictures of the drivers]. We [went] ... to the village chairman [i.e. the Mtaa] ... [and] we ... [asked for] confirmation ... And also, we attach[ed] our [application for registration] paper ... [and got our] registration for that. That [is when] ... we ... [started] to understand the importance of how, if you ... [are] organised, you can do great things” (PZI/Emmanuel/16).

4.4.4.2 Funktionen und Organisationsstrukturen primärer Fahrervereinigungen

Das Wachstum der Branche und die zunehmende Konkurrenz machen die Schaffung von Organisationsstrukturen notwendig. Diese Strukturen, die in den untersuchten Fällen meist über einen längeren Zeitraum von mehreren Jahren aufgebaut wurden, tragen im besten Fall dazu bei, die Einkommensmöglichkeiten der Anbieter zu verbessern und die Fahrer in sozialer und organisatorischer Hinsicht abzusichern bzw. zu unterstützen. Auch angesichts der verschiedenen Herausforderungen, die aus der Alltagspraxis der Dienstleistung resultieren, sind dies wesentliche Gesichtspunkte der Zusammenarbeit der Fahrer auf der Ebene der Taxistände.

Deutlich wird dies z. B. anhand der Zeitlinie, die Repräsentanten der primären Fahrervereini-
gung aus Mikocheni im Rahmen einer Gruppendiskussion erstellt haben. Darin wurden zentrale
Entwicklungen und wichtige (positive und negative) Ereignisse festgehalten, welche der Fah-
rergruppe zwischen 2010 und 2016 widerfahren sind (s. Tab. 16). Wie auch dieser
Zusammenschluss der Fahrer aus Mikocheni, übernehmen die Fahrervereinigungen im Namen
ihrer Mitglieder allgemein verschiedene Aufgaben, die sich heuristisch nach ökonomischen
Funktionen (s. Abb. 28), sozialen Funktionen (s. Abb. 29) und administrativen Funktionen
(s. Abb. 30) differenzieren lassen.

Ökonomische Funktionen und Praktiken

Der gemeinsame Taxistand ist der Ausgangspunkt der ökonomischen Kooperation der Fahrer,
denn dieser sichert den regelmäßigen Kundenzugang in einer attraktiven Lokalität ab. Durch
die größere Anzahl von Fahrern in einer Gruppe ist zudem sichergestellt, dass jeder Fahrgast,
der zum Taxistand kommt, jederzeit bedient werden kann. Dabei ist es auch hilfreich, dass sich
Fahrer gegenseitig Kunden zuweisen können (PZI/Daudi/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Rashid/16;
PZI/Juma/16). Um eine geordnete Organisation des Kundenzugangs zu ermöglichen, arbeiten
die meisten Fahrergruppen mit dem Prinzip einer Wartereihe:

“[Previously] they were just disturbing the customers. Because the Bajaji were maybe ... [in] one
line ... [but] when they ... [saw] a customer who ... [was approaching them] everybody [started
to] move from the Bajaji ... to the customer ... Sometimes he [can] get afraid, sometimes he ...
can [think that his things can] be stolen ... so they decided ... [it is] better we queue and then we
can start ... So, they were doing that to protect ... [the] ones who ... [don't] have power. Cause
the other [stronger] ones they [could] say: ‘No no. Don't go there! This is my customer!’ [But
now] ... you have to be patient [and wait for] the customers. So, they put the rule to favour ...
[everybody] there” (PZI/Rashid/16 [PM]).

Damit stellen die Fahrergruppen also sicher, dass jeder Fahrer die gleiche Chance hat, Kunden-
fahrten durchzuführen, und sie reduzieren damit interne Konflikte um den Kundenzugang
sowie mögliche Konflikte mit potenziellen Kunden. In dieser Hinsicht ist außerdem bedeutend,
dass in den Fahrervereinigungen Erfahrungswerte für Fahrpreise bei bestimmten Distanzen aus-
getauscht werden, die regelmäßig gefahren werden. Neben teils festgelegten Richtwerten für
einige bestimmte Routen sind die Fahrpreise zwischen Fahrer und Fahrgast frei verhandelbar.
Allerdings bieten die Erfahrungswerte anderer Fahrer eine gewisse Orientierung und ein Fahrer
kann sich somit in der eigenen Gruppe rückversichern (PZI/Hamisi/16; PZI/Shabani/16;
PZI/Vincent/16; s. Kap. 4.4.3.1).

Tab. 16: Digitalisierte Zeitlinie der primären Fahrervereinigung aus Mikocheni für die Jahre 2010-2016

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1. Beilegung des Konflikts mit Autotaxi-Fahrern am ersten Taxistand	1. Ein Mitglied der Gruppe wurde verletzt und sein Bajaj gestohlen	1. Gründung einer stärker organisier-ten Fahrergruppe	1. Konflikt mit Au-totaxi-Fahrern am neuen Taxistand	1. Bis 2014 waren die Einnahmen aus dem Fahrgeschäft gut	1. Vereinbarung mit der Polizei: Gruppe fungiert als Hilfspolizei am Ta-xistand	1. Einem Mitglied der Gruppe wird das Bajaj gestohlen
2. Konkurrenz und Konflikt mit Au-totaxi-Fahrern am ersten Taxistand		2. Gründung eines neuen Taxistands in der Nähe	2. Ein Mitglied der Gruppe geriet in einen Unfall in Mbezi Beach	2. Einführung des Motorrad-Taxi-Verbots im Stadt-zentrum	2. Prozess der Gründung einer landesweiten Fah-erer-Vereinigung beginnt	2. Einem weiteren Mitglied der Gruppe wird das zweite Bajaj ge-stohlen
3. Besetzung des ersten Taxistands		3. Wahl eines neuen Vor-sitzenden	3. Ein Mitglied der Gruppe verstarb in Folge einer Diabe-tes-Erkrankung	3. Formelle Regist-rierung der Gruppe	3. Polizei des Be-zirks Oyster Bay versucht, die Fah-erergruppe vom Taxistand zu ver-bannen	3. Mehrere Fahrer der Gruppe erwerben ein eigenes Fahrzeug
		4. Wahl des ersten Vorsitzenden		4. Wahl eines neuen Vor-sitzenden		
		5. Fahrer der Gruppe wurde be-täubt und Fahrgäste versuch-ten, sein Bajaj zu stehlen		5. Formelle Regis-trierung des Taxistands		

Neben diesen ökonomischen Funktionen stellen Fahrervereinigungen außerdem Einkommensmöglichkeiten für Hilfsarbeiter und Tagelöhner bereit. Auch Fahrer, die z. B. aufgrund eines Unfalls oder anderer Gründe über kein eigenes Fahrzeug mehr verfügen, können als Tagelöhner weiterhin in der Gruppe arbeiten und haben so eine gewisse berufliche Absicherung gegenüber den Risiken und Unwägbarkeiten der Fahrertätigkeit. In dieser Situation fand sich zum Beispiel der Fahrer William:

“[William] managed to get a Bajaji from a certain boss. So, he bought a Bajaj and then he gave it to him [William]. So, he used it for two ... years ... But it was not a contract. It was just an oral [agreement] between him and the boss. So, after this two [years] the boss decided to sell the Bajaj ... And then ... the boss told him ‘Just wait. I’m going to buy another ... Bajaji’ ... But up to now he didn’t do what he [had] told him ... [When the boss] sold it ... [William couldn’t] stay home just to relax ... [without] any job. So, he ... [had] to go out to look for other means of getting money ... So, you go to the group there because they know you very well. They just give you [a job as a] day-worker to do. So, that is how he became a day-worker” (PZI/William/16 [PM]).

Ökonomische Funktionen der primären Fahrervereinigungen
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung des Kundenzugangs über einen festen Taxistand • Vermittlung oder Zuweisung von Kunden • Austausch von Erfahrungswerten für Fahrpreise • Verdienstmöglichkeiten für Tagelöhner • Geldleihe/Spargemeinschaft • (Kreditzugang und Fahrzeugkauf) • Entwicklung von Ideen zur Verbesserung der Dienstleistung/Einnahmen

Abb. 28: Übersicht ökonomischer Funktionen der primären Fahrervereinigungen

Quelle: Eigener Entwurf

Eine weitere ökonomische Praktik stellt die Organisation von Spar- und Kreditgemeinschaften dar. Zum Teil werden die jeweiligen Gemeinschaftskassen der Vereinigungen (s. unten), in die regelmäßig eingezahlt wird, für Geldleihen eingesetzt. Einige der kontaktierten Fahrervereinigungen berichteten darüber hinaus von Aktivitäten oder Plänen, einen Zugang zu formellen Bankkrediten herzustellen.¹¹⁸ Diese Kredite sollen dazu genutzt werden, Fahrzeuge zu erwerben, die dann je nach Bedarf an einzelne Mitglieder der Fahrergruppe vergeben werden können. Langfristig planen alle kontaktierten Fahrervereinigungen, auf diese Weise nach und nach jeden einzelnen Fahrer mit einem eigenen Fahrzeug auszustatten. Dies würde die Fahrer unabhängig

¹¹⁸ Für primäre Fahrervereinigungen ist dies bislang allerdings nur schwer möglich. Die übergeordneten Bezirks- und landesweiten Vereinigungen haben demgegenüber eine höhere Kreditwürdigkeit und ihnen ist es daher leichter möglich, beispielsweise Kredite für den Fahrzeugkauf zu erhalten (s. Kap. 4.4.6.2).

von externen Fahrzeugeigentümern und deren Vertragsbedingungen machen (z. B. PZI/Hamisi/16; PZI/Juma/16; PZI/Kazembe/16).

Eine weitere Praktik zur Stärkung der ökonomischen Bedingungen der Anbieter ist der regelmäßige Austausch in den Fahrergruppen darüber, wie das Angebot und die Einnahmen aus der Dienstleistung verbessert werden können: “[I]n a group ... you share ideas. You can get another opportunity through another guy. You talk. You assist each other” (PZI/Joseph/16 [PM]). In der untersuchten Fahrergruppe aus Mikocheni werden im Zusammenhang mit der weiteren Professionalisierung der Dienstleistung und der Gründung einer nationalen Fahrervereinigung (s. Kap. 4.4.6.2) ökonomische Diversifizierungsstrategien entwickelt, die unter anderem die Kooperation mit Unternehmen (Werbung in den Fahrzeugen), spezielle Ausflugsangebote für Touristen (organisierte Touren) und die Eröffnung eines Geschäfts für Fahrzeugersatzteile beinhalten (PZI/Emmanuel/16; PZI/MAPIMAMATA/16).

Soziale Funktionen und Praktiken

Insgesamt betrachtet zeigt sich, dass Fahrer, die in einer Fahrergruppe arbeiten, zwar gewisse Verpflichtungen eingehen und damit ihren Service nicht derart unabhängig anbieten können, wie dies allein arbeitende Fahrer tun können. Allerdings bietet ihnen die Mitgliedschaft in einer Fahrervereinigung eine Reihe von Unterstützungsformen für die alltägliche Arbeit, auf welche die individuell arbeitenden Fahrer keinen Zugriff haben. Dies gilt auch für Formen der sozialen Unterstützung, wie z. B. soziale Absicherung durch die Möglichkeit, einer Tagelöhner-Tätigkeit in der jeweiligen Gruppe nachzugehen (s. oben) oder bei Bedarf finanzielle Beihilfen für den Kauf von Lebensmitteln zu erhalten (PZI/Kisanga/16). Darüber hinaus übernehmen Fahrervereinigungen eine Reihe weiterer sozialer Funktionen, wie im Folgenden gezeigt wird. Ein zentraler Aspekt ist z. B. die gegenseitige moralische und finanzielle Unterstützung der Fahrer untereinander bei sozialen Ereignissen sowie persönlichen oder familiären Notlagen, wie beispielhaft vom Bajaj-Fahrer Emmanuel beschrieben:

“[A group member got news that] his father is passing away ... And his father he stay[ed in] Mtwara [in the southeast of Tanzania which] is far away ... [A]t that time he [did] not have money and he ... [got] some information at night: ‘Your father dies. So, you need to come’. So, he must ... [go to] Mtwara. That [is] why as a group we donate[d] money. A lot of money. We ... [gave] him like 200,000 [TZS]. And he use[d] it for transport to go there [to] Mtwara” (PZI/Emmanuel/16).

Zuschüsse für die Organisation von sozialen Ereignissen wie v. a. Beerdigungen im engeren Familienkreis und Hochzeiten werden zum Teil aus den Rücklagen der jeweiligen Gemeinschaftskasse der Fahrergruppen finanziell unterstützt. In den meisten Fällen geschieht dies aber nur zusätzlich zum regelmäßigen Einsammeln von Geldspenden innerhalb der Gruppe. Diese Form des sozialen Beistands erfolgt allerdings nicht nur bei familiären Ereignissen, sondern wird regelmäßig auch für die direkte Unterstützung der Fahrer geleistet. Die etablierte Praktik

kommt bei Unfällen und in Krankheitsfällen zur Geltung, z. B. wenn Arzt- oder Krankenhausrechnungen zu begleichen sind. Sie wird aber auch in Zusammenhang mit dem Verlust von Fahrzeugen (z. B. bei Diebstahl) und weiteren (sozialen) Problemen reproduziert (INF/Selestine/16; PZI/Bakari/16; PZI/John/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Selemani/16; PZI/Vincent/16).

Soziale Funktionen der primären Fahrervereinigungen
<ul style="list-style-type: none"> • Berufliche/soziale Absicherung bei Fahrzeugverlust (Arbeiten als Day-Worker) • Finanzielle Unterstützung bei Krankheit, Unfällen, Fahrzeugverlust • Finanzielle Unterstützung bei sozialen Ereignissen (Beerdigungen, Hochzeiten) • Zusammenhalt, Einheit, Freundschaft, moralische Unterstützung • Organisation von Gemeinschaftsaktivitäten zur Stärkung des Zusammenhaltes (z. B. Fußballturniere, Freizeitausflüge) • Gegenseitige Unterstützung bei Fahrzeuginstandhaltung oder Fahrzeugpannen • Sicherheit (z. B. Shanta, Kollegen über Kundenfahrten informieren), Bewachung der Fahrzeuge • Ausbildung neuer Fahrer • Soziale Kontrolle/Disziplinierung der Mitglieder • Konfliktreduzierung u. Lösung (intern u. extern) • Öffentliche Legitimität, Vertrauen, Bekanntheit (Kunden, Behörden) • ‚Hilfspolizei‘/für Ordnung sorgen in der unmittelbaren Umgebung des Taxistands • Gegenseitige Unterstützung/Austausch zwischen Fahrergruppe und anderen lokalen Stakeholdern

Abb. 29: Übersicht sozialer Funktionen der primären Fahrervereinigungen

Quelle: Eigener Entwurf

In einigen Gruppen sind die Beiträge festgelegt, die ein Fahrer in diesen Fällen den gruppeninternen Normen zufolge leisten sollte (PZI/Daudi/16; PZI/Hamisi/16; s. Kap. 4.4.4.4). Einige Fahrer verwiesen allerdings darauf, dass die jeweilige Höhe der Spenden zum Teil davon abhängig gemacht wird, ob der betroffene Fahrer selbst als ein ‚guter‘ oder ‚schlechter‘ Spender gilt, d. h. ob dieser in der Vergangenheit regelmäßig viel oder wenig Geld gespendet hat. Dazu können die Aufzeichnungen der Fahrergruppe konsultiert werden, in denen für alle zurückliegenden Fälle die Spendenbeiträge der einzelnen Fahrer festgehalten werden und die für jedes Mitglied einsehbar sind (PZI/Haji/16; PZI/Juma/16; PZI/Vincent/16). Damit wird zugleich eine Form sozialer Kontrolle ausgeübt (s. Kap. 4.4.4.4).

Eine weitere soziale Funktion der Fahrervereinigungen ist die gegenseitige moralische Unterstützung, Zusammenhalt, Einheit und Freundschaft; also Werte, die durch das Zusammenarbeiten in der Fahrergruppe geformt und ermöglicht werden (PZI/Abduli/16;

PZI/Hamisi/16; PZI/John/16). Um den Zusammenhalt der Fahrer untereinander zu stärken, veranstalten einige Fahrergruppen regelmäßig soziale Zusammenkünfte (PZI/Ally/15), wie z. B. Fußballturniere (DOK/MAPIMAMATA/17). Die Fahrergruppe um den Bodaboda-Fahrer Iddi organisiert einmal im Jahr einen Freizeitausflug, der aus der Gemeinschaftskasse finanziert wird (INF/Iddi/15).

Weitere Formen des alltäglichen Austauschs und der gegenseitigen Unterstützung von Fahrern sind das Aushelfen bei der Instandhaltung von Fahrzeugen (z. B. Beratung, Werkzeugleihe) oder bei Fahrzeugpannen (GD/Makongo/16; PZI/Haji/16; PZI/John/16; PZI/Kazembe/16). In Anbetracht der in Kapitel 4.4.3.2 beschriebenen Unsicherheiten, die eine Partizipation im Feld mit sich bringt – insbesondere die Probleme von Raubüberfällen und Fahrzeugdiebstählen – ist zudem die Sicherheitsfunktion der Gruppen von großer Bedeutung. Fahrer informieren sich über die Fahrtziele ihrer Kollegen¹¹⁹, sie bewachen gegenseitig ihre Fahrzeuge an den Taxiständen und sie stellen zum Teil Shantas ein, um bei nächtlichen Fahrten abgesichert zu sein. Dies dient zugleich der Ausbildung angehender Fahrer, wie bereits oben gezeigt wurde (GD/Makongo/16; GD/Mikocheni/16; PZI/Godfrey/16; PZI/John/16; s. Kap. 4.4.2.3):

“[T]here are other [drivers of] bajajis who are working ... [at] night. So, and most ... [new] drivers, especially when they are learning, they do that at night. When ... [the one] is driving bajaji the other is at the back. And when a passenger come[s] it's not [a] new thing for a driver to tell him that, you know, this time is night, so being alone is not [a] good thing, you know? I'm having my company there” (PZI/Godfrey/16).

Auf Grundlage normativer (und teils regulativer) Institutionen (s. Kap. 4.4.4.4 u. Kap. 4.4.5.1) üben Fahrergruppen in sozialfunktionaler Hinsicht darüber hinaus Verhaltenskontrollen gegenüber ihren Mitgliedern aus. Über verschiedene Sanktionsmechanismen werden die Mitglieder gegebenenfalls diszipliniert und damit die Beachtung der gemeinschaftlichen Regeln eingefordert. Dies trägt einerseits zur Prävention oder auch Lösung von Streitfällen und sonstigen (internen und externen) Konflikten bei. Andererseits leistet dies einen Beitrag zur Aufrechterhaltung oder Verstärkung der öffentlichen Akzeptanz der Gruppe durch Behörden und Fahrgäste (z. B. DOK/Kimara/I/16; DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16; PZI/Abduli/16; PZI/Shabani/16; PZI/Vincent/16). Der Fahrer Shabani beschreibt, wie in dieser Hinsicht die Mitglieder innerhalb seiner Gruppe immer wieder auf die Einhaltung der Regeln – d. h. hier der expliziten normativen Institutionen – hingewiesen werden:

“[T]hey normally remind each other about the rules [of the group] ... [For example] they have to meet and clean the area ... where they normally park and if you fail ... to clean you are going to

¹¹⁹ Während eines Gesprächs mit der körperlich eingeschränkten Bajaj-Fahrerin Janet, das außerhalb des Stadtzentrums stattfand, erläuterte diese, dass es aus Sicherheitsgründen für sie normalerweise besser sei, im Stadtzentrum zu bleiben. Denn dort könne sie im Notfall schneller Hilfe von Kollegen bekommen. Sie berichtete, dass ihre Kollegen vor ihrer Fahrt zu unserem Treffpunkt Bedenken geäußert hätten, da die Gefahr eines Fahrzeugdiebstahls zu groß sei (INF/Janet/18).

be punished. And also, they remind each other about ... something which the owner of this [private parking] area doesn't like. He has just seen some ... [drivers of the group] behaving in a manner ... that he doesn't like. The owner said he doesn't want this and ... [if they] continue like this ... [they] are going to [lose the right to park here]. And also, they [i.e. group leaders] normally remind them about ... [these Massai people who work as security guards and] about giving them some tip because a Bajaji can get here to this site ... [and] maybe the customer can think the Bajaji belongs to the ... drivers [of the established group] ... [The unknown Bajaj can] come here ... [and] take passengers ... [but] with bad intentions. [The unknown driver can] go and kill them or ... just go and steal from them. So, they [i.e. the group leaders] remind them [i.e. the drivers] ... to contribute something [and] to give it to the Massai for them to give them [i.e. the drivers group] stronger ... security here. There are so many kind[s] of things they normally remind each other [about]" (PZI/Shabani/16 [PM]).

Die Absicherung der öffentlichen Legitimität einer Fahrergruppe geschieht also auch durch deren Aktivitäten zum Aufrechterhalten der öffentlichen Ordnung. Ein Beitrag dazu kann es sein, dass Fahrergruppen als lokale ‚Hilfspolizei‘ fungieren und die nähere Umgebung ihres Taxi-stands überwachen und dort kriminelle Aktivitäten unterbinden (PZI/Abduli/16) oder auch indem sie andere lokale Stakeholder in der näheren Umgebung unterstützen. Letzteres geschieht durch die Übertragung des Prinzips der gegenseitigen finanziellen Unterstützung auf benachbarte Anbieter öffentlicher Dienstleistungen. Beispielsweise ist die Bajaj-Gruppe um den Fahrer Hamisi Mitglied einer ‚friends group‘ von Taxifahrern, Straßenhändlern und Geschäftsinhabern, die sich in Notlagen gegenseitig aushelfen (PZI/Hamisi/16). Auch in anderen Fahrervereinigungen werden in diesem Zusammenhang benachbarte und befreundete Motorrad-Taxi-Gruppen kontaktiert und z. B. im Falle eines Fahrerunfalls um Spenden geworben (PZI/Haji/16; PZI/Omary/16; PZI/Vincent/16). Außerdem werden Informationen über wichtige Ereignisse geteilt oder es werden Warnungen weitergegeben, z. B. wenn sich ein Raubüberfall ereignet hat und die Täter noch nicht gefasst wurden. Ein weiteres Beispiel ist die gegenseitige Unterstützung bei der Suche nach gestohlenen Fahrzeugen (PZI/Bakari/16; PZI/Kisanga/16; PZI/Msafiri/16; PZI/Vincent/16).

Die sozialen Funktionen der Fahrervereinigungen überschneiden sich teilweise mit den ökonomischen Funktionen. Gastronomiearbeiter, die in der Nähe der Bodaboda-Gruppe um den Fahrer Shabani arbeiten, bekommen einen Preisnachlass auf ihre Fahrten mit den Fahrern der Gruppe (PZI/Shabani/16), wodurch die Fahrer wiederum Zugang zu weiteren potenziellen Kunden haben. In diesen Fällen profitieren die Fahrergruppen zum einen in ökonomischer Hinsicht und zum anderen werden dadurch Vertrauen, öffentliche Legitimität und persönliche Beziehungen zwischen den lokalen Akteuren aufrechterhalten oder gestärkt. Auch Mitglieder aus der Vereinigung des Fahrers John arbeiten dazu regelmäßig mit den Inhabern nahegelegener Geschäfte zusammen, indem sie Kurierfahrten für diese übernehmen (vgl. PZI/Abduli/16; PZI/John/16; PZI/Juma/16; s. Kap. 4.4.3.1):

“[T]hey normally cooperate with those owners of the shops around there ... Because sometimes they might have some goods which they want to take from one place to another. So, you cannot give it randomly to any person there. You have to take someone whom you [know] very well and where he lives” (PZI/John/16 [PM]).

Der Austausch mit gruppenexternen lokalen Stakeholdern trägt also ebenfalls zum Aufbau von Sozialkapital bei, welches zum Vorteil der Gruppe eingesetzt werden kann, aber zugleich auch gegenseitige soziale Verpflichtungen mit sich bringt. Auch diese über die einzelne Fahrergruppe hinausreichenden sozialen Netzwerke erfüllen damit wichtige soziale Funktionen. Sowohl die hier beschriebenen sozialen Funktionen als auch die oben aufgeführten ökonomischen Funktionen werden schließlich von den administrativen Funktionen der Fahrergruppen gestützt, welche im Folgenden betrachtet werden.

Administrative Funktionen und Praktiken

Wie in Kapitel 4.4.4.1 gezeigt, ist die Gründung und Etablierung eines Taxistands ein erster Schritt zum Aufbau von Organisationsstrukturen im Sinne einer Koordination kollektiver Alltagspraktiken der Motorrad-Taxi-Dienstleistung. Die jeweilige Fahrergruppe legt die Bedingungen der Nutzung des Taxistands fest, kontrolliert den Zugang dazu, regelt die Beziehungen zwischen den Mitgliedern und gruppenexternen Akteuren, stimmt gemeinsame Aktivitäten ab und teilt Verantwortlichkeiten zu. Die Zunahme von Verantwortlichkeiten, Aufgaben und schließlich etablierten Praktiken der Selbstverwaltung bringt außerdem eine Differenzierung von Positionen mit sich.

Eine wichtige administrative Funktion von Fahrervereinigungen ist zunächst das Ausüben einer Zugangskontrolle, indem diese bestimmte Aufnahmeverfahren durchführen und Beitrittsgebühren verlangen. In Zusammenhang mit dem Erreichen eines höheren Organisationsgrades und der Formalisierung geschaffener Strukturen werden die Mitglieder und der Taxistand bei den Behörden registriert. Voraussetzung dafür ist das Führen einer Mitgliederliste, die von der untersten Verwaltungsebene (Mtaa) beglaubigt wird und mit deren Hilfe dann der Taxistand bei der Bezirksverwaltung angemeldet werden kann (s. Kap. 4.4.4.1). Grundlage hierfür ist zunächst die Wahl oder Bestimmung eines Vorsitzenden, der die Gruppe nach außen, also gegenüber Behörden und sonstigen öffentlichen Akteuren, repräsentieren kann und dazu die Kommunikation im Namen der Fahrergruppe übernimmt. Dies ist z. B. relevant, wenn ein Fahrer infolge eines Unfalls oder einer Verkehrskontrolle von der Polizei festgenommen wird (PZI/Emmanuel/16; PZI/Janet/16; PZI/Msafiri/16). Dies verdeutlichte z. B. die Bajaj-Fahrerin Janet in ihren Ausführungen zur Bedeutung, die eine Mitgliedschaft in einer Fahrergruppe haben kann:

“[The] group is very important to her because you can ... [have a problem with the] traffic police and then they take you to the police [station]. And by that time, you have no ... say ... [But] the

leaders they can just come there ... [and] talk to the police and then [you] will be released” (PZI/Janet/16 [PM]).

Administrative Funktionen der primären Fahrervereinigungen
<ul style="list-style-type: none"> • Zugangskontrolle/Aufnahme von Mitgliedern und Erheben einer Beitrittsgebühr • Führen einer Mitgliederliste • Registrieren des Taxistands • Repräsentation der Fahrer nach außen (z. B. Behörden, Fahrgäste) • Wahl von Führungspersonen (Vorsitzender, Kassenwart, Sekretär/Schriftführer) • Zuweisung von Aufgaben an Mitglieder (z. B. Reinigen des Taxistands) • Organisation der Kundenfahrten über das Prinzip der Wartereihe • Organisation von Fahrerausweisen u. Arbeitsmaterialien (z. B. Uniform) • Verwaltung der Gemeinschaftskasse und regelmäßigen Mitgliederbeiträge • Organisation von zusätzlichen Spenden/Sozialbeiträgen im Bedarfsfall • Regelmäßige Meetings zur Abstimmung von Aktivitäten • Kommunikation/Teilen von arbeitsrelevanten Informationen in der Gruppe • Formulieren einer Mitgliedersatzung (und kontinuierliches Anpassen)

Abb. 30: Übersicht administrativer Funktionen der primären Fahrervereinigungen

Quelle: Eigener Entwurf

Darüber hinaus werden in den Fahrergruppen weitere Verantwortlichkeiten festgelegt und Aufgaben zugeteilt (s. Tab. 17). Neben dem jeweiligen Vorsitzenden bestimmen die Mitglieder außerdem einen Kassenwart (verantwortlich für die Gemeinschaftskasse), einen Sekretär/Schriftführer (u. a. verantwortlich für die Mitgliederliste, Versammlungsprotokolle) und teilweise auch Vertreter, die zusammen mit dem Vorsitzenden als ‚Leader‘ bzw. Autoritäten der Fahrervereinigungen betrachtet werden (z. B. DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16; PZI/Omary/16; WS/KIDITIMA/18). Ähnlich zur Fahrervereinigung in Makongo wurde in der Fahrervereinigung in Kimara (II) darüber hinaus ein ‚Discipline Master‘ ernannt, der andere Fahrer z. B. in Streitfällen zur Ordnung aufruft (PZI/Jonas/16; PZI/Omary/16). Zu den Aufgaben der regulären Mitglieder zählt u. a. auch das Reinigen des jeweiligen Taxistands (PZI/Abduli/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Shabani/16). In der Gruppe des Bajaj-Fahrers Abduli wird das Sauberhalten des Taxistands beispielsweise über einen Zeitplan abgestimmt, über den die Mitglieder der Vereinigung in regelmäßigen Abständen Reinigungsschichten zugeteilt werden. Das Ziel der Gruppe ist es, damit zu einer höheren öffentlichen Anerkennung beizutragen und die Attraktivität gegenüber Kunden zu erhöhen (PZI/Abduli/16; PZI/Kazembe/16).

Tab. 17: Verschiedene Positionen und Verantwortlichkeiten in den Fahrervereinigungen

Position	Verantwortlichkeiten
Vorsitzender/Chairman	u. a. Repräsentieren der Gruppe, Lösen von Konflikten, Treffen wichtiger Entscheidungen
Schriftführer/Secretary	v. a. Führen einer Mitgliederliste, Anfertigen von Versammlungsprotokollen, allgemeiner Schriftverkehr der Gruppe
Kassenwart/Treasurer	Verwalten der Gemeinschaftskasse, Einsammeln der Mitgliederbeiträge
Discipline Master	Überwachen der Befolgung von Gruppenregeln, Durchsetzen von Sanktionen
Reguläres Mitglied (ggf. inklusive Day-Worker und Shantas)	Übernehmen von verschiedenen (zugewiesenen) Aufgaben, Teilnehmen an Versammlungen, Befolgen der Gruppenregeln

Quelle: Eigener Entwurf

Zur Verbesserung des äußeren Erscheinungsbildes trägt auch die räumliche Anordnung der Fahrzeuge bei. Diese werden in den meisten der in Dar es Salaam beobachteten Fälle einem Wartereihen-Prinzip folgend angeordnet (s. Kap. 4.4.4.1), so dass für potenzielle Fahrgäste meist ersichtlich ist, welches Fahrzeug als nächstes an der Reihe ist. Auch die Ausstattung der Fahrer mit Mitgliederausweisen, wie in zwei der betrachteten Fahrergruppen vorgenommen (PZI/Joseph/16; PZI/Juma/16), und die Bereitstellung von Fahreruniformen können die öffentliche Legitimität erhöhen, weil damit die Identifikation und Zuordnung von Fahrern möglich wird. Von dem Plan, alle Fahrer seiner Gruppe mit Uniformen auszustatten, berichtete z. B. der Fahrer Abduli:

“[T]hey have so many good ideas of ... how to organize themselves, but the problem is ... cash and how to work on it. For example, they wanted to buy ... a uniform for the group ... [But] a uniform is quite expensive. And the money which they can contribute ... is not enough because [of] the decrease of the demand of the customers ... So, that’s a problem ... But they are eager to do it” (PZI/Abduli/16 [PM]).

In diesem Zusammenhang versucht die Fahrervereinigung außerdem, sich selbst abzusichern, indem sie Fahrgäste über die Wichtigkeit aufklärt, ausschließlich mit registrierten Anbietern zu fahren. Der Hintergrund ist auch hier das Aufkommen von Diebstählen bei Kunden, die von kriminellen Anbietern bedient wurden (vgl. PZI/Emmanuel/16; PZI/Msafiri/16; PZI/Rashid/16). Der Fahrer William erläuterte dahingehend:

“[The group] discussed about the uniform ... [and to] put [a] number on behind of it, so that ... the customer can identify this driver ... So ... when you [as a customer] lose something or you

forget something in the Bajaj it's easier for you to remember the number of the guy ... And also, they ... educate ... [the] customers about [risks]. Sometimes ... customers stand there on the other side [of the road]. They wait there, they stop a Bajaj and then ... [they go with it]. When they forgot anything ... [in] the Bajaj they come back again there [to William's group] to complain about it ... [But the] Bajaj [that the customer took was] not from [William's group] ... It was just a pass-by Bajaj [which is not known to William's group]. So, they discussed about on how to educate the customers [to take only Bajajis from the registered parking area]" (PZI/William/16 [PM]).

Neben diesen Maßnahmen übernehmen die Fahrergruppen weitere administrative Aufgaben. Dazu zählen die Verwaltung der Gemeinschaftskasse, das Einsammeln von regelmäßigen Mitgliederbeiträgen und die Organisation von Spenden und Sozialbeiträgen. Die Vereinigung um den Bajaj-Fahrer Hamisi organisiert ihre Sozialbeiträge beispielsweise mithilfe des Mtaa-Büros, wo sie ihre Ersparnisse regelmäßig deponiert. Die Gruppenkasse wird dafür genutzt, um Mitglieder der Gruppe bei sozialen Problemen oder familiären Ereignissen zu unterstützen (s. oben). Im Bedarfsfall wird das hinterlegte Geld abgeholt und in einem Treffen, in dem alle Gruppenmitglieder zusammenkommen, an den jeweils Bedürftigen übergeben. Zugleich wird die Zusammenkunft genutzt, um von den Mitgliedern weitere Beiträge einzusammeln und die Gemeinschaftskasse wieder auf den ursprünglichen Betrag aufzufüllen. Das Geld wird dann wieder zum Mtaa-Büro gebracht und dort bis zum nächsten Bedarfsfall aufbewahrt (PZI/Hamisi/16).

Auch weitere Aktivitäten der Fahrergruppen und Lösungen für alltägliche Probleme werden in regelmäßigen Meetings abgestimmt. Dazu treffen sich die Fahrer meist einmal monatlich (PZI/Kazembe/16; PZI/Msafiri/16; PZI/Selemani/16; PZI/Shabani/16). Diese Treffen aller Mitglieder dienen u. a. dem Austauschen von aktuellen Informationen über wichtige Ereignisse, welche die Ausübung der Dienstleistung betreffen (z. B. Veränderungen behördlicher Bestimmungen) oder dem Diskutieren von Ideen zur Verbesserung der Arbeitsweise, wie z. B. der Bajaj-Fahrer Selemani spezifizierte:

"[T]hey normally have matters or ideas to share. And most of [the] time they use to arrange a special time [for] a meeting. [This] is where they can share such idea[s]. But it depend[s] on ... [the] kind of idea ... [and] on its message. If it is very important, they can wait for a meeting time. If it is not so important, they can just use ... [the] time [when] ... they are waiting for passengers ... [T]hey can use this time to share [ideas] and [to] reminding each other about some few things which might be helpful in their group and in their work in general" (PZI/Selemani/16 [MK]).

In der Fahrervereinigung um den Vorsitzenden Kazembe werden diese Treffen dazu genutzt, um den Gruppenmitgliedern durch den Kassenwart eine Rückmeldung zum Stand der Gemeinschaftskasse zu geben, Ein- und Ausnahmen zu erläutern und Rückmeldungen von Mitgliedern einzufordern, die mit einem Sozialbeitrag der Gruppe unterstützt wurden. Darüber hinaus werden auch andere Aktivitäten der Gruppe, wie die Teilnahme des Vorsitzenden oder anderer

Mitglieder an relevanten öffentlichen Veranstaltungen (z. B. Verkehrsseminare), über die Gemeinschaftskasse abgerechnet. Die Gruppenversammlungen dienen dann auch dazu, um die dabei neu gewonnenen arbeitsrelevanten Informationen zu teilen und aktuelle Angelegenheiten zu besprechen (vgl. PZI/Kazembe/16; PZI/Msafiri; PZI/Rashid/16; PZI/Shabani/16). Die Zusammenkünfte der Fahrer werden außerdem dazu genutzt, um die Regeln der jeweiligen Gruppe bzw. die schriftlichen Satzungen zu formulieren und bei Bedarf zu überarbeiten (s. Kap. 4.4.4.4).

Aus den sich mit der Zeit differenzierenden ökonomischen, sozialen und administrativen Funktionen sind in vielen Fahrergruppen mittlerweile komplexe Organisationsstrukturen und Abläufe entstanden, die sich als routinierte Praktiken der Selbstregulierung im Feld der Motorrad-Taxis regelhaft beschreiben lassen. Diese sozialen Praktiken der Selbstregulierung sind ebenso wie die Praktiken des ‚Fahrer-Werdens‘ und des Arbeitens als Fahrer in ein Wechselspiel mit impliziten und expliziten Institutionen eingebettet, das in den nächsten beiden Kapiteln thematisiert wird.

4.4.4.3 “The group is part of my life now”: Fahrerhabitus und kulturell-kognitive Institutionen

Der hier eingenommenen praxistheoretischen Perspektive zufolge basiert die Ausübung sozialer Praktiken zu einem großen Anteil auf einem praktischen impliziten Wissen der Akteure. Wie in Kapitel 3.3 gezeigt, ermöglicht dies die Regelmäßigkeit bzw. Reproduktion sozialer Praxis. Zugleich befinden sich die sozialen Praktiken in einem dialektischen Wechselverhältnis mit sozialen Institutionen (Etzold et al. 2012; s. Kap. 3.2.3 u. Kap. 3.3.3.2), welche das Handeln der sozialen Akteure ermöglichen und/oder beschränken können. Wie oben dargelegt, sind kulturell-kognitive Institutionen dabei eine von drei wirksamen Dimensionen sozialer Institutionen, die in der Regulierung des Feldes zum Tragen kommen. Als implizite soziale Regeln bzw. Deutungsrahmen entsprechen die kulturell-kognitiven Institutionen dabei gewissermaßen dem praktischen Sinn auf der Ebene der Regelmäßigkeit. Akteure ordnen auf Grundlage dieser im Habitus verankerten (‚vom Habitus gewussten‘) Deutungsrahmen die sozialen Situationen, die sie in der Praxis erleben, ein. Dies ermöglicht es dem jeweiligen Akteur auch intuitiv bzw. vor-reflexiv einzuschätzen, ob eine bestimmte Handlung in einer bestimmten vertrauten/bekannten Situation als denkbar, praktikabel, sinnvoll oder selbstverständlich gelten kann, weil sie einem inkorporierten Deutungsrahmen entspricht oder eben davon abweicht (s. Kap. 3.3.3.2; s. Tab. 6).

Bei erneuter Betrachtung der bereits dargelegten Einblicke aus der Alltagspraxis der Anbieter der Motorrad-Taxi-Dienstleistung lassen sich einige soziale Zusammenhänge und Praktiken identifizieren, bei denen diese kulturell-kognitive Dimension sozialer Institutionen von Bedeutung ist. Exemplarische Hinweise auf die regulative Wirksamkeit dieser Institutionen, die über spezifische Fahrerhabitus vermittelt werden, lassen sich zunächst rückblickend auf die Kapitel

4.4.2 und 4.4.3 ausmachen. Dazu werden im Folgenden einige Einblicke zu den Fahrerbiographien, zur Aufnahme der Fahrertätigkeit, zu ihrer Wahrnehmung und ihrer Bewertung durch die Fahrer rekapituliert. Weitere im Feld wirksame kulturell-kognitive Institutionen lassen sich darüber hinaus in Zusammenhang mit den Organisationsformen der Fahrervereinigungen, die in den Kapiteln 4.4.4.1 und 4.4.4.2 beschrieben wurden, sowie außerdem im Kontext der Infragestellung gesellschaftlicher Regeln durch die Anbieter der Dienstleistung identifizieren. Bei dieser Betrachtung ist jeweils auch das Zusammenspiel und Ineinandergreifen der drei Dimensionen sozialer Institutionen (Scott 2014 [1995]) bzw. die Möglichkeit der Institutional Bricolage (Cleaver 2001, 2002) zu berücksichtigen.

Biographien und die Aufnahme der Fahrertätigkeit

Trotz unterschiedlich ausgeprägter Biographien konnte gezeigt werden, dass die interviewten Fahrer vor Einstieg in den Motorrad-Taxi-Beruf einen weitgehend ähnlichen sozioökonomischen Hintergrund aufwiesen, der auch auf ähnliche Habitusdispositionen schließen lässt: Arbeitslosigkeit und prekäre Beschäftigung mit geringen Einkommen, eine meist geringe Verfügbarkeit ökonomischen Kapitals sowie eine negative Bewertung der eigenen beruflichen Situation bildeten bei allen Fahrern den Ausgangspunkt für ihre Intention Motorrad-Taxi-Fahrer zu werden. Dies gilt beispielsweise für den Bajaj-Fahrer Bakari (“after finishing my college education just suffering for a long time looking for a job, but the thing went wrong”, PZI/Bakari/16; s. Kap. 4.4.2.1) und den Bajaj-Fahrer Rashid, “[who] started just from nowhere ... and then he became a driver” (PZI/Rashid/16 [PM]; s. Kap. 4.4.2.1). Stimuliert wurde die Wahl der Fahrertätigkeit, wie bei anderen interviewten Fahrern auch, durch weitere kollektiv geteilte Deutungsrahmen. Denn im öffentlichen Diskurs sowie innerhalb der sozialen Netzwerke der Fahrer wurde und wird die Tätigkeit als vielversprechende Möglichkeit der Einkommensgenerierung betrachtet.

Zum Zeitpunkt des beruflichen Einstiegs der Mehrheit der interviewten Fahrer war das Motorrad-Taxi-Fahren bereits als berufliche Praxis etabliert und die möglichen Tagesumsätze waren relativ hoch. Damit verknüpft waren (und sind nach wie vor) Hoffnungen, Wünsche und Erwartungshaltungen der Fahrer, die auf eine Verbesserung der sozioökonomischen Position abzielen – “The aim is to get capital” (PZI/Godfrey/16). Wie gezeigt, spielten beim Berufseinstieg einiger Fahrer zudem vorherige Berufserfahrungen eine Rolle. Denn diese Fahrer waren bereits zuvor in Berufen tätig gewesen, in denen sie verschiedene Fahrertätigkeiten ausgeübt hatten. D. h. sie verfügten über entsprechendes kulturelles Kapital, das ihnen bei der Aufnahme des Fahrerberufs hilfreich war. Der Einstieg in das Motorrad-Taxi-Feld war für sie daher eine Alternative, die vor dem Hintergrund eines bestimmten kulturell-kognitiven Deutungsrahmens als naheliegend und vorstellbar erschien, wie z. B. beim Bajaj-Fahrer Bakari: “I’m capable [of] driving. So, it’s not a hard thing [and I] just came with that decision [to become a motorcycle-taxi driver]. Just drive” (PZI/Bakari/16).

Auch die verschiedenen Wege der konkreten Aufnahme der Fahrtätigkeit lassen auf die Wirksamkeit kulturell-kognitiver Institutionen schließen. Die Vermittlung von Informationen und Kontaktpersonen, das Schließen von mündlichen oder schriftlichen Verträgen über den Fahrzeugzugang und auch der Zugang zu einer Fahrervereinigung und einem Taxistand basieren auf der Anerkennung geteilter Deutungsrahmen. D. h. sie fußen darauf, dass die jeweiligen Zugangswege als selbstverständlich wahrgenommen werden: Beim Eingehen eines Vertrags mit einem Fahrzeugeigentümer werden z. B. die etablierten Vertragsformen und damit indirekt auch die Arbeitsverhältnisse und Machtpositionen akzeptiert. Obwohl die Fahrer, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen, sich ihr jeweiliges Fahrzeug lediglich mieten und vom Prinzip her in Selbständigkeit arbeiten, werden die Beziehungen zu den Fahrzeugeigentümern dabei als hierarchische Arbeitsverhältnisse betrachtet. Weitgehend geteilte kulturell-kognitive Institutionen weisen den Fahrzeugeigentümern dabei eine dominante Entscheidungsposition zu, die über Vertragsinhalte bestimmt und gewissermaßen in die Alltagspraxis der Fahrer eingreifen kann (z. B. die Lizenzen nicht erneuern lassen oder das Fahrzeug zurückfordern). Die Position der Fahrer wird hingegen oftmals als untergeordnet betrachtet, wie beim Bajaj-Fahrer Rashid: “[The owner of the vehicle] is the one who give[s] him the daily bread and so he has to respect him” (PZI/Rashid/16 [PM]). Der erfolgreiche Zugang zu einem Fahrzeug basiert also in diesen Fällen auf einer impliziten Anerkennung dieser Hierarchien, die meist unhinterfragt bleiben und über die sozialen Praktiken des Markt- bzw. Fahrzeugzugangs reproduziert werden.

Im Rahmen der Aufnahme der Fahrtätigkeit stellt außerdem das Mitgliedwerden in einer Fahrervereinigung für die meisten Fahrer eine Selbstverständlichkeit dar. Selbst Fahrern, die inzwischen keiner registrierten Vereinigung mehr angehören, war ihr Berufseinstieg ursprünglich auf diese Weise gelungen (PZI/Godfrey/16; PZI/Michael/16; PZI/Nelson/16). Auch hierbei bilden kulturell-kognitive Institutionen somit ein Fundament für die Deutung, Anerkennung und Reproduktion der damit verbundenen Praktiken der Alltagsorganisation. Dies gilt z. B. für die Bedeutung, welche der Herkunft bzw. dem Wohnort (und damit symbolisch dem vorhandenen räumlichen Kapital) der Fahrer für den Beitritt zu einer bestimmten Fahrervereinigung zugeschrieben wird (s. Kap. 4.4.4.1).

Wahrnehmungen und Bewertungen der Fahrtätigkeit

Die der Fahrtätigkeit im öffentlichen Diskurs zugeschriebene Attraktivität, die Bestandteil eines weiteren verbreiteten Deutungsrahmens ist, bestätigte sich in den Interviews mit einigen Fahrern: “[I]t’s [a] good job cause ... through this job I can get money for survival” (PZI/Godfrey/16). Der Bodaboda-Fahrer Omary verwies dabei auf die sozioökonomische Bedeutung für seine Familie, denn er als Fahrer sei derjenige “[who] maintains the family” (PZI/Omary/16 [PM]). Der Beruf verspreche zudem ein regelmäßiges und teilweise sogar gutes Einkommen (PZI/Abduli/16). Teilweise existieren auch Hinweise auf einen relativen sozialen Aufstieg der Akteure, der sich in einem Ausbau des ökonomischen Kapitals äußert (s. Kap. 4.4.3.2) oder,

wie beim Bajaj-Fahrer Hamisi, in einer positiv wahrgenommenen allgemeinen persönlichen Entwicklung (PZI/Hamisi/16). Zudem wird die Fahrertätigkeit von einigen Fahrern als leichte Tätigkeit umschrieben (“To drive a motorcycle is just ... easy, so easy”, PZI/John/16 [PM]) und sie sei selbstbestimmt und in freier Zeiteinteilung durchführbar (PZI/Godfrey/16; PZI/Kazembe/16).

Allerdings finden sich auch negative Wahrnehmungen in den Umschreibungen der Fahrer, welche die positiven Deutungen relativieren. Dies ist z. B. beim Fahrer Kisanga der Fall, der keinen Grund darin sieht, auf seine Bodaboda-Fahrertätigkeit stolz zu sein – der Beruf sei nur gerade besser als arbeitslos zu sein (PZI/Kisanga/16). Wie auch andere Fahrer (z. B. PZI/Bakari/16; PZI/Godfrey/16) betrachtet der Bajaj-Fahrer Jonas die Fahrertätigkeit zudem lediglich als Übergangslösung (“he is not expecting to be a driver for the rest of his life”, PZI/Jonas/16 [AS]). Die Tätigkeit stellt für ihn lediglich ein Zwischenschritt hin zu einer besseren Zukunft dar (“to advance in life”). Insgesamt wird die Aufnahme des Fahrerberufs daher nur bedingt als persönlicher Erfolg gewertet und in den negativen Einschätzungen einiger Fahrer lassen sich somit auch Selbstwahrnehmungen einer nach wie vor untergeordneten sozialen bzw. sozioökonomischen Stellung erkennen.

Der Beruf wird außerdem als eine Tätigkeit betrachtet, die verschiedene Schwierigkeiten mit sich bringt – “It’s a risky business” (PZI/Godfrey/16; s. Kap. 4.3.3). Einige Fahrer verwiesen in diesem Zusammenhang auf das hohe Risiko von Unfällen und Fahrzeugdiebstählen, welches Gefahren für die körperliche Unversehrtheit mit sich bringt oder sogar Lebensgefahr bedeuten kann (z. B. PZI/KIDITIMA/16; PZI/Nelson/16; PZI/Rajabu/16; *Tanzania Daily News*, 25.2.2017; WS/KIDITIMA/18): “Because of accident[s] first, because of traffic. There are thieves also” (PZI/Godfrey/16). Weitere Unwägbarkeiten und finanzielle Risiken ergeben sich aus den Arbeitsverhältnissen und dem harten Konkurrenzkampf um Fahrgäste (PZI/Hamisi/16; PZI/Janet/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Omary/16), z. B. dann, wenn die Einnahmen zu gering ausfallen. Dies kann zum einen dazu führen, dass die laufenden Kosten nicht gedeckt werden können und dass zum anderen kein ausreichendes Einkommen erzielt wird, um die eigenen Bedürfnisse und diejenigen der jeweils ökonomisch abhängigen Personen zu befriedigen. Aus diesem Grund müssen viele Fahrer sechs bis sieben Tage in der Woche und in Vollzeit arbeiten – “Every day is a working day” (PZI/Godfrey/16) – wobei wenig Zeit zum Ausruhen bleibt (PZI/Jackson/16). Die Wahrnehmung einer anstrengenden Tätigkeit teilt auch die Bajaj-Fahrerin Janet: “[It is] very hard for them ... [because] if you waste time ... you also see that you are wasting a lot of money. So, that is why they work [and are] moving around like crazy people” (PZI/Janet/16 [PM]). Diese verschiedenen Aspekte der Fahrertätigkeit wurden von den meisten Fahrern als gegebene und notwendige Bedingungen dargestellt, welche wiederum durch die Partizipation der Fahrer im Feld gefestigt werden.¹²⁰

¹²⁰ Dies gilt in gewisser Weise auch für die Nutzer der Dienstleistung. Denn wie das Anbieten kann auch das Nutzen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung als abhängig von den jeweiligen sozioökonomischen Positionen der Akteure betrachtet werden, wie ein lokaler Mobilitätsforscher im Interview argumentierte: “In the future [the

Bedeutung der Fahrervereinigungen und (Nicht-)Anerkennung von Hierarchien

Ihren kulturell-kognitiven Deutungsrahmen entsprechend schreiben die Anbieter der Dienstleistung den registrierten Fahrervereinigungen oder anderen loserer Kooperationsformen eine wichtige Bedeutung zu (z. B. PZI/Abduli/16; PZI/John/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Kisanga/16). Denn die Erwartungshaltung ist, dass die Fahrervereinigungen nicht nur dafür hilfreich sind, die Dienstleistung alltäglich zu organisieren, sondern dass sie – aufgrund ihrer verschiedenen administrativen, ökonomischen und sozialen Funktionen – auch verschiedene Vorteile für die Mitglieder bereithalten. Auch das als positiv erachtete Respektieren gesellschaftlicher Werte und Normen kann durch die aktive Teilhabe in den Fahrervereinigungen gefördert werden, denn “in a group you can ... teach yourself on how to be faithful” (PZI/Abduli/16 [PM]). Aus diesen Gründen prägen die Fahrerzusammenschlüsse und die teils engen Fahrernetzwerke den Alltag der Fahrer entscheidend mit, wie der Bajaj-Fahrer Kazembe suggeriert: “The group is part of my life now” (PZI/Kazembe/16).

Als selbstverständlich gilt unter den Fahrern zudem die Übernahme und Anerkennung von expliziten oder impliziten Verpflichtungen: “[My] responsibility is to respect the group, [to have] discipline [and] to take care of the group” (PZI/William/16 [PM]). Dabei spielt auch die Beachtung der normativ festgelegten oder faktischen Hierarchien und Entscheidungskompetenzen in den Fahrervereinigungen eine Rolle – z. B. die eines ‘Discipline Masters’, der die Beachtung von gruppeninternen Institutionen überwacht (s. Kap. 4.4.4.2). Allerdings können diese sozialen Hierarchien – und damit die Wirksamkeit der ihnen zugrunde liegenden Deutungsrahmen – durch bestimmte soziale Relationen überlagert und ausgehebelt werden. Der Vorsitzende einer Bezirksvereinigung von Fahrern reflektierte in diesem Kontext seine Erfahrungen mit primären Fahrergruppen:

“A leader may be superior either by birth or by wealth. A leader can be inferior either by birth or by wealth. It is very difficult for a leader or an association whether primary or major to instil a rule or a law to another member while that other member is the owner of the same motorcycle or tricycle, which the leader itself is a driver [of]. So, in one way or the other the member is the boss to the leader. So, the leader can’t give orders or instructions [to the member] ... That is on the aspect of a leader being inferior” (WS/KIDITIMA/18).

Der Bodaboda-Fahrer Nelson verwies – wie auch andere Akteure des Feldes (z. B. INF/Moses/15; PZI/Ally/16; PZI/Haji/16; PZI/KMC/1/16; WS/KIDITIMA/18) – auf einen weiteren Konflikt, der aus der (hierarchischen) Organisation von Fahrervereinigungen hervorgehen kann. Er teilt zwar bis zu einem bestimmten Grad die mit der positiven Bewertung von

motorcycle-taxis’] role will keep on being reduced especially in urban areas if we improve the public transport ... [and] if they continue ... with the current [negative] safety record. Because what ... I see is: the more educated the people, the less likely they are to use Bodaboda ... because they value their life more and ... the lower society they take higher risks. And of course, they have probably no [other] options. They use more Bodabodas and Bajaji” (PZI/UDSM/16).

Fahrergruppen verbundenen Deutungsrahmen. Aufgrund seiner negativen Erfahrungen mit dieser Organisationsform arbeitet er jedoch unabhängig davon:

“[For] him to be in a group is a good and important thing ... [But] what make[s] him not to be in a group is ... [that] everybody there has his own intention. Maybe they can contribute money. Instead of ... [allocating] the money to the right thing ... [the responsible persons] use it on another thing. Others they cheat. So, instead of using the money [to do the right thing] they cheat you. So, you get angry. You ... [start] fighting with others ... [Therefore] he prefer[s] to be just alone” (PZI/Nelson/16).

Infragestellen gesellschaftlicher Normen

Auch die im öffentlichen Diskurs thematisierten negativen Effekte der Dienstleistung sowie die dabei benannten Ursachen (s. Kap. 4.4.1.2) sind Gegenstand kollektiv geteilter Deutungsrahmen der Motorrad-Taxi-Fahrer. Wie aus den Ausführungen einiger Fahrer hervorgeht (z. B. PZI/Ally/16; PZI/Rajabu/16; WS/KIDITIMA/18; WS/UWAPITE/18), reproduzieren diese bestimmte Wahrnehmungs- und Denkmuster, welche die Verantwortung für die negativen Auswirkungen der Dienstleistung vor allem den Anbietern zuschreiben, welche staatliche Regularien und soziale Normen missachteten (s. Abb. 31). Ein Vorsitzender einer Bezirksvereinigung stellte diese Thematik in Bezug zur Arbeit von Fahrergruppen als Problem heraus und führte das gedeutete Fehlverhalten vieler Fahrer auf schlechte persönliche Eigenschaften zurück:

“Members of groups do not follow rules ... Some other members are rude. They might be rude because they have been born to be rude. And I may dare to say others could be rude because they are not made to be drivers of tricycles or motorcycles. They just went there because of sheer lacking or any other circumstance ... [that] pushed them to go there. But a real driver is supposed to be a normal member ... [who] shares views with other members ... [and] is ready to follow the rules, to follow everything which is directed within the members of the association” (WS/KIDITIMA/18).

Das Infragestellen gesellschaftlicher Normen lässt sich auch als Merkmal der Durchsetzung spezifischer (Einzel-)Interessen im Feld interpretieren. Wie sich in diesem Zusammenhang aus Gesprächen mit weiteren Anbietern der Dienstleistung herauskristallisierte, wird das Motorrad-Taxi-Fahren beispielsweise auch als Bestandteil eines jugendlichen Lebensstils betrachtet. Junge Fahrer könnten mit der Tätigkeit ein regelmäßiges und vergleichsweise hohes Einkommen erzielen, das sie beispielsweise für den Konsum von Freizeitaktivitäten, modischer Kleidung, allerdings teilweise auch für Alkohol und Drogenmissbrauch ausgaben (vgl. PZI/Erick/16; PZI/John/16; PZI/Rajabu/16; WS/UWAPITE/18). Auch in diesem Sinne ist unter den Fahrern partiell eine selbstkritische Wahrnehmung vorhanden, die sich weitgehend mit negativ konnotierten Zuschreibungen des öffentlichen Diskurses deckt. Ein Beispiel dafür liefert

die Reflexion des Fahrzeugmanagers und -eigentümers Rajabu, der indirekt auf einen ‚Habitus der Delinquenz‘ verweist (s. Kap. 4.6.1):

“[Y]ou know we are [the] youths and ... [in the past we] use[d] to cooperate well with the government. But nowadays ... [we] don’t ... [We have] rules of ... wear[ing] helmet, jacket, and also shoes. But because ... [I] bought a new t-shirt and I want ... [you] to see it ... there is no need of putting that [driver] jacket. Where will you see my t-shirt? Or if I ... have made my hair with a lot of cuts here and there and then people ... [tell] me to put a helmet, where will you see my style? So ... it came slowly ... [but now it is] a habit of not wearing [a] helmet, not wearing jackets, not taking care ... because they want to show off ... to the people. So, that is why now they are enemy to the government” (PZI/Rajabu/16 [PM]).



Abb. 31: Jugendlicher Bodaboda-Fahrer ohne Schutzhelm

Quelle: Eigene Aufnahme (2016)

4.4.4.4 Selbstregulierung und die (Re-)Produktion normativer Institutionen

Über kulturell-kognitive Institutionen hinaus wird die Alltagspraxis der Fahrer und die Organisation der Fahrergruppen auch durch normative Institutionen reguliert. Diese bestimmen über die Angemessenheit bestimmter Handlungsweisen in Bezug auf die Abstimmung alltäglicher Aspekte der Dienstleistung. Wie die kulturell-kognitiven Institutionen können die normativen Institutionen teils auch implizit wirksam werden. Sie gelten in diesem Kontext aber größtenteils explizit und sind in diesem Fall von den Akteuren diskursiv als Regeln formulierbar. Letzteres äußert sich vor allem in den von den Fahrervereinigungen mündlich aufgestellten Gruppenregeln sowie auch in kodifizierter Form bei den Gruppensatzungen, auf die in den Gesprächen mit den Fahrern immer wieder explizit Bezug genommen wurde (s. Abb. 32). In diesen zeigt sich außerdem die Vermischung der verschiedenen Formen sozialer Institutionen. Dabei werden zum einen allgemeine gesellschaftliche Werte und Normen um solche Institutionen ergänzt,

die für die Abstimmung der spezifischen Praktiken der Fahrervereinigungen notwendig sind. Zum anderen werden in allen hier betrachteten Fällen regulative Institutionen aufgegriffen (s. Kap. 3.3.3.2), die aus der Berücksichtigung staatlicher Regularien (s. Kap. 4.4.5) resultieren.

Konstitution der Pikipiki- und Bajaj-Fahrergruppe von Kimara (II)

- (1) Der Fahrer muss diszipliniert sein.
- (2) Der Fahrer muss ordentlich gekleidet sein und das Fahrzeug muss sauber sein.
- (3) Der Fahrer muss ein Schreiben des Ten-Cell-Leaders und des Mtaa haben, in dem er wohnt.
- (4) Der Fahrer muss eine Bescheinigung von einem Arzt haben, die belegt, dass er mental und körperlich fit ist.
- (5) Der Fahrer darf keinen Alkohol während der Arbeitszeit konsumieren.
- (6) Jeder Fahrer, welcher der Gruppe beitreten will, muss 150.000 TZS zahlen.
- (7) Der Fahrer muss höflich mit den Kunden umgehen.
- (8) Der Fahrer muss auf das Gepäck der Kunden aufpassen, wenn diese es vergessen haben. Wenn die Kunden nicht zurückkommen, muss der Fahrer das Gepäck bei den Gruppenanführern abgeben.
- (9) Der Fahrer muss allen Regeln der Gruppe folgen.
- (10) Der Fahrer muss einen echten Führerschein vorweisen.
- (11) Der Fahrer muss sich jederzeit kooperativ gegenüber den Anführern der Gruppe zeigen.
- (12) Der Fahrer muss an allen Gruppentreffen am Ende des Monats teilnehmen.
- (13) Der Fahrer muss eine Strafe von 20.000 TZS zahlen, wenn er ein Treffen unentschuldigt verpasst.
- (14) Der Fahrer muss drei Passfotos vorlegen, wovon eines beim Mtaa hinterlegt wird. Ein weiteres muss im Fahrzeug sein und das dritte wird bei der Gruppe hinterlegt.
- (15) Der Fahrer muss alle Seminare (z. B. zu Verkehrsregeln) besuchen, die angeboten werden.
- (16) Wenn der Fahrer einen Day-Worker einstellen will, muss er die Anführer der Gruppe darüber informieren.
- (17) Der Fahrer muss sich an das Wartereihenprinzip halten.
- (18) Wenn es ein Problem (Tod, Unfall etc.) gibt, muss jeder Fahrer 5.000 TZS spenden.
- (19) Jedes Fahrzeug muss in einem guten Zustand sein und alle erforderlichen Lizenzen haben.
- (20) Jeder Fahrer, der ein neues Fahrzeug hat, muss das Fahrzeug zunächst bei den Anführern der Gruppe anmelden (Nummernschild, Farbe etc.), bevor er damit arbeitet.

Slogan: Folge den Regeln ohne dazu gezwungen werden zu müssen!

Abb. 32: Übersetzung der Satzung einer primären Fahrervereinigung aus Kimara

Quelle: DOK/Kimara/II/16

Wie einige Fahrer in Gesprächen indirekt andeuteten, sind die Institutionen eng mit der dynamischen Praxis des Feldes verknüpft – die Institutionen müssen sich immer wieder in und an der Praxis beweisen. Sie werden daher durch die Gruppen und ihre Mitglieder immer wieder verändert, um den wechselnden Anforderungen der praktischen Ausführung der Dienstleistung gerecht zu werden (PZI/Ally/16; PZI/Shabani/16). Der Fahrer Ally deutet dies folgendermaßen an:

“[The] rules are [there] since 2008 but ... [the group members] normal(ly) make them and break them. They normal(ly) add and reduce ... [The rules] are just increasing each and every day. It depends on how ... the situation [changes] ... So, when they have a meeting, they have to see where to increase the rules and where to decrease the rules” (PZI/Ally/16 [PM]).

Im Folgenden stehen die explizit kodifizierten und die nicht-kodifizierten normativen Institutionen der Fahrervereinigungen im Fokus. Die Institutionen lassen sich heuristisch fünf thematischen Bereichen zuordnen. Diese umfassen (1) das Einhalten von sozialen Verhaltensregeln im Rahmen alltäglicher Interaktionen der Akteure, (2) das Regeln der Abstimmung von Dienstleistungspraktiken, (3) das Leisten sozialer Unterstützung und (4) das Befolgen staatlicher Regularien; (5) außerdem existieren in allen untersuchten Fällen Maßnahmen zur Sanktionierung von Verstößen gegen die Normen der jeweiligen Fahrervereinigung.

(1) Soziale Verhaltensregeln

Ein Großteil der von den Fahrervereinigungen geschaffenen und teils übernommenen normativen Institutionen bezieht sich auf den alltäglichen Umgang der Akteure miteinander und die als angemessen betrachtete Ausführung verschiedener sozialer Praktiken. Zu unterscheiden sind dabei normative Institutionen, die bereits vor Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in anderen gesellschaftlichen Bereichen existierten und von den Anbietern übertragen wurden, von solchen, die im Verlauf der Entwicklung des Motorrad-Taxi-Feldes entstanden sind und ausschließlich feldinterne Praktiken regulieren.

Übernommene gesellschaftliche Werte und Normen äußern sich beispielsweise in den Verweisen auf den würdigen Umgang mit Arbeitskollegen und der Fahrergruppe („respektieren“) sowie im allgemeinen Sozialverhalten („erwachsen sein“). Die Fahrergruppen legen Wert auf die Vermeidung von Konflikten („nicht streiten“) und lehnen anti-soziales Verhalten („von jemandem stehlen“) ab. Angesichts eines insbesondere unter jüngeren Fahrern offenbar verbreiteten Alkohol- und Drogenmissbrauchs zählt der Verzicht darauf zu den Normen einiger Fahrervereinigungen. Auch das von zwei Fahrergruppen genannte Reinigen des Taxistands entspricht gesellschaftlichen Werten des Aufrechterhaltens der öffentlichen Ordnung (PZI/Abduli/16; PZI/Hamisi/16; PZI/John/16; PZI/Shabani/16; DOK/Kimara/I/16; DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16). Darüber hinaus wird der angemessene Umgang mit

Kunden (‚höflich sein‘) von den Fahrergruppen als wichtiger Wert betrachtet, für den sich bestimmte Normen etabliert haben:

“What they have ... [is] discipline ... If ... a customer comes ... you have to approach him or her in a polite language, in a polite way and ... [you have] to treat him like a customer. [You cannot wait until] ... someone comes there and says ‘You know the rules say this and that’. No ... you have to be very disciplined, first of all. [If a customer] ... come[s] there you have to negotiate with him. If it pays, you say ... ‘Ok let’s go’. If it doesn’t pay, you can ... [refer him to] another person [i.e. colleague]: Brother or my sister you can go with this ... [colleague of mine] here. [You say it in] ... a polite way and then you feel free” (PZI/Rashid/16 [PM]).

Eine weitere normative Institution betrifft die Pflicht, an den regelmäßigen Versammlungen der Fahrergruppe teilzunehmen (DOK/Kimara/I/16; DOK/Kimara/II/16). Die gruppeninterne Bedeutung dieser Zusammenkünfte äußert sich z. B. bei der Fahrervereinigung von Kimara (II) darin, dass die Fahrergruppe eine Strafgebühr von 20.000 TZS für die Abwesenheit bei solchen Treffen erhebt (s. Abb. 32). Auch die aus der Positions differenzierung hervorgehenden Hierarchien (und damit verbundene Machtunterschiede) innerhalb der Gruppe werden in der Satzung thematisiert. Denn Fahrer müssen jederzeit ihre Kooperationsbereitschaft gegenüber den Anführern der Gruppe zeigen bzw. deren Anweisungen Folge leisten (DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16).

(2) Regeln zur Abstimmung von Dienstleistungspraktiken

Von zahlreichen Fahrern wurden darüber hinaus weitere explizite Institutionen genannt, die jedoch größtenteils nicht kodifiziert sind. Dazu zählt u. a. die Rückkehr zum Taxisstand nach Kundenfahrten und die regelmäßige (tägliche) Präsenz am jeweiligen Taxistand. Beides dient einerseits der Verteidigung des Taxistands gegenüber der Konkurrenz und hat andererseits den Vorteil, dass Stammkunden wissen, wo ein bestimmter Fahrer in der Regel zu finden ist (vgl. INF/Jaffar/15; INF/Selemani/15/2; PZI/Bakari/16; PZI/Janet/16; PZI/John/16).

An den Taxiständen hat sich in den meisten Fällen die Wartereihe als Organisationsprinzip der physisch-räumlichen Anordnung der Fahrzeuge und des Kundenzugangs etabliert. Für die Fahrer ist die Erwartung, dass immer derjenige Fahrer, der sich in der vordersten Warteposition befindet, den nächsten Kunden bedienen darf. Zum Teil haben die Fahrergruppen Sanktionsmaßnahmen formuliert, um einen Verstoß gegen diese Regel zu bestrafen (DOK/Kimara/II/16; PZI/Jonas/16; PZI/Joseph/16). Wie das obige Zitat verdeutlicht, kann das Wartereihenprinzip jedoch auch flexibel gehandhabt werden. Dabei kann auch ein Fahrer, der weiter hinten parkt, gegebenenfalls eine Kundenfahrt übernehmen, wenn sich die Fahrer, die vor ihm in der Wartereihe parken, nicht mit dem jeweiligen Kunden auf einen Fahrpreis einigen können. Der Aufrückende muss dann einen geringeren Fahrpreis akzeptieren, kann dafür aber schneller die nächste Kundenfahrt antreten (PZI/Bakari/16; PZI/John/16; PZI/Rashid/16; PZI/William/16). In anderen Fahrergruppen erfolgt der Kundenzugang dagegen über das bereits oben

thematisierte spontane Ansprechen von Kunden durch einen oder mehrere Fahrer. Dies wurde allerdings z. B. in der Fahrergruppe aus Mikocheni als nachteilig erachtet, weil es eine negative Wahrnehmung bei Kunden erzeugte (s. Kap. 4.4.4.1). Eine andere Regelung kann das passive Warten darauf sein, von einem Kunden am Taxistand angesprochen zu werden. Wie z. B. in der Vereinigung um den Fahrer Msafiri wählt in diesem Fall der jeweilige Kunde Fahrer und Fahrzeug frei aus (PZI/Msafiri/16).

Für die Bestimmung von Fahrpreisen gelten zwei Prinzipien. Erstens sind in den Fahrergruppen teilweise bestimmte Routen bzw. Distanzen zu bestimmten Fahrzielen innerhalb der Stadt festgelegt. Für diese Strecken haben sich über die Praxis bestimmte Fahrpreise etabliert, die sowohl den Fahrern der jeweiligen Vereinigung als auch vielen Kunden bekannt sind. Für alle anderen Strecken steht es den Fahrern frei mit dem jeweiligen Fahrgast zu verhandeln. Wie in der Fahrergruppe um den Fahrer William müssen die Fahrpreise aber bereits vor Fahrtantritt festgelegt werden, um Konflikte mit den Fahrgästen zu vermeiden (vgl. PZI/Daudi/16; PZI/Hamisi/16; PZI/Kisanga/16; PZI/Vincent/16; PZI/William/16).

Weitere normative Institutionen zur Abstimmung von Dienstleistungspraktiken betreffen die Zugangskontrolle zu den Fahrergruppen. Die Fahrervereinigung aus Kimara (I) hat in ihrer Satzung festgehalten, dass Neumitglieder aus demselben Ort stammen müssen und dass sie den Fahrern der Gruppe bekannt sein müssen, um Mitglied werden zu können (s. Kap. 4.4.4.1). Die Anerkennung räumlichen Kapitals ist in diesem Fall also auch in kodifizierter Form normativ festgeschrieben. Für die Aufnahme neuer Mitglieder hält die Satzung der Fahrergruppe aus Makongo zudem fest, dass die neuen Fahrer ein Mindestalter von 18 Jahren haben müssen und dass sie alle (wichtigen) Straßen und Nebenstraßen kennen müssen (DOK/Makongo/16). Darüber hinaus ist das Arbeiten mit Tagelöhnern in den Fahrergruppen teils explizit geregelt (PZI/Hamisi/16; PZI/John/16; PZI/William/16; s. Kap. 4.4.4.2). Wie auch in der Fahrervereinigung von Kimara (II), müssen Day-Worker in der Fahrergruppe in Kimara (I) beim Vorsitzenden angemeldet werden. Außerdem muss die Fahrzeugleihe schriftlich festgehalten und das Dokument beim Mtaa hinterlegt werden. Wenn sich beispielsweise ein Unfall ereignet, dann ist dadurch ein möglicherweise entstehender Konflikt leichter aufzulösen, weil sich die Beteiligten auf die schriftlich fixierte Ausleihe berufen können (PZI/Hamisi/16).

(3) Regeln sozialer Unterstützung

Ein weiterer gesellschaftlicher Wert, den alle Fahrergruppen als zentral erachten, ist die Unterstützung in sozialen Notlagen oder bei der Organisation familiärer sozialer Ereignisse. Wie in Kapitel 4.4.4.2 gezeigt, hat sich daraus eine Praktik herausgebildet, die bei solchen Ereignissen routiniert ausgeführt werden kann. Andererseits ‚enthält‘ sie explizite normative Elemente, die in allen Fahrerinterviews in sehr ähnlicher Weise umschrieben wurden. Dazu zählt neben der grundsätzlichen Pflicht der Fahrer zur finanziellen Beteiligung teils auch die Festlegung eines konkreten Geldbetrages, der in der jeweiligen Gruppe als Richtwert gilt (DOK/Kimara/II/16;

PZI/Joseph/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Omary/16). Die Normen bestimmen auch, dass die Spenden auf eine bestimmte Weise verwaltet werden müssen: Der Kassenwart der jeweiligen Fahrervereinigung trägt die Verantwortung für das Einsammeln der Spenden, für das Verwalten des Geldbetrages und für die Buchführung (PZI/Haji/16; PZI/Kazembe/16; PZI/Vincent/16).¹²¹ Im losen Fahrerverbund des Bajaj-Fahrers Haji dient das schriftliche Festhalten von Spendenbeträgen gewissermaßen der sozialen Kontrolle: Wer einem Mitglied der Gruppe einen bestimmten Betrag gespendet hat, kann im eigenen Bedarfsfall selbst eine hohe Spende erwarten (PZI/Haji/16; s. Kap. 4.4.4.2).

Fahrer, die sich nicht oder nur in geringem Umfang an den Sozialbeiträgen beteiligen und sich damit den Werten und Normen der jeweiligen Gruppe entziehen, droht somit eine soziale Marginalisierung innerhalb der Gruppe oder auch gruppeninterne Sanktionen (s. unten). Die Bedeutung von Spenden und regelmäßigen Mitgliederbeiträgen und die damit verbundenen normativen Erwartungen und Verpflichtungen resultieren aus der ansonsten meist fehlenden sozialen Absicherung der Fahrer. Als selbständige, informell tätige Fahrer haben sie in der Regel keinen Zugang zu einer Kranken-, Unfall- oder Arbeitslosenversicherung. Die Sozialbeiträge der Fahrergruppen können dies aber in begrenztem Umfang kompensieren.¹²²

(4) Übernahme von Erfahrungswerten, sozialen Normen und staatlichen Regularien

In den Satzungen der Fahrervereinigungen finden sich auch Regeln, die teils von anderen Fahrergruppen übernommen wurden und teils den staatlichen Regularien entsprechen. Beispielsweise nahmen die Mitglieder der Fahrergruppe aus Kimara (II) bei der Erarbeitung der ersten schriftlichen Fassung ihrer Konstitution die Satzungen benachbarter Fahrervereinigungen als Anregung und übernahmen einige Regeln von diesen. Außerdem ließen sie sich von einem Anwalt und von ihrem zuständigen Mtaa-Büro bei der Formulierung ihrer Satzung beraten (PZI/Ally/16; PZI/Juma/16). Der Bodaboda-Fahrer Fred aus Kigamboni erläuterte dagegen, dass seine Fahrergruppe an einem Seminar der Verkehrspolizei teilgenommen hatte. In diesem Seminar seien Vorschläge für die Formulierung einer Satzung unterbreitet worden, welche von seiner Gruppe übernommen wurden (INF/Fred/15).¹²³

¹²¹ Der Autor konnte diese Praktik während eines Besuchs des Taxistands der Fahrervereinigung aus Mikocheni beobachten. Dort wurden Spenden für einen kürzlich verunglückten Fahrer eingesammelt und in ein Notizbuch eingetragen (INF/Selestine/16).

¹²² Wie der Bajaj-Fahrer Hamisi erläuterte, wird dieses soziale Absicherungssystem auch auf befreundete Fahrergruppen und benachbarte Dienstleister angewendet. In seiner Vereinigung gibt es dafür einen festgelegten Betrag von 2.000 TZS, der allerdings geringer ausfällt als der Betrag, der für Mitglieder der eigenen Vereinigung bezahlt wird. Diese Austauschbeziehungen tragen zur Aufrechterhaltung der sozialen Netzwerke der Gruppe bei (PZI/Hamisi/16).

¹²³ Dieser Austausch zwischen Dienstleistungsanbietern und Behörden kann selbst als Beispiel für die Überschneidung von sozialen Institutionen betrachtet werden. Die Satzung der Bajaj-Fahrergruppe aus dem Stadtteil Makongo legt deren Mitgliedern explizit die Pflicht auf, an allen öffentlichen Versammlungen teilzunehmen, die von den lokalen Verwaltungsbehörden einberufen werden (DOK/Makongo/16).

Dies erklärt zum Teil, dass sich die Fahrergruppen über die verschiedenen normativen Institutionen hinaus teilweise auch auf staatliche regulative Institutionen berufen, die sie in ihren kodifizierten Satzungen aufgreifen. Dabei nehmen sie direkten Bezug zu den Vorgaben des Road Traffic Acts (Republic of Tanzania 1974) und der seit einigen Jahren geltenden Motorrad-Taxi-Verordnung (s. Kap. 4.4.5.1): Die Satzungen erhalten z. B. Verweise auf die Notwendigkeit, einen Führerschein und entsprechende Lizenzen vorweisen zu können, auf das Einhalten der Verkehrsregeln sowie auf das Beachten von Fahrzeugstandards (DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16; PZI/Kazembe/16; s. Abb. 32). Auch in dieser Hinsicht kommt es also zu einer Überschneidung der von Scott (2014 [1995]) beschriebenen Dimensionen sozialer Institutionen und dies ist zugleich ein praktisches Beispiel für Institutional Bricolage. Das Befolgen formeller Regeln wird dabei als gesellschaftliche Norm zur Aufrechterhaltung sozialer Ordnung erachtet und stärkt die Legitimität der jeweiligen Fahrergruppe.¹²⁴

Ein weiteres Beispiel für die Übernahme regulativer Institutionen zeigt sich in der Kollaboration der Fahrervereinigungen mit den lokalen Mtaa-Büros (s. Kap. 4.4.4.1 u. Kap. 4.4.4.2). Neben verschiedenen Verantwortlichkeiten (u. a. in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Sicherheit, lokale Entwicklungsprojekte), die über gewählte Komitees umgesetzt werden, haben die Mtaa-Verwaltungen die Aufgabe, in ihrem administrativen Gebiet Ansprechpartner für die Lokalbevölkerung zu sein und zwischen dieser und den übergeordneten Verwaltungsebenen zu vermitteln. Die Mtaa-Büros müssen dabei auch über alle öffentlich wirksamen Aktivitäten in ihrem Geltungsbereich informiert sein und auch ihre Zustimmung dazu geben. Das Einbinden der Mtaa-Büros in die Verwaltungspraktiken der Fahrervereinigungen (z. B. Führen einer Mitgliederliste) entspricht daher den allgemeinen administrativen Abläufen und Strukturen in Tansania (s. Kap. 4.4.5.1). Auf normativer Ebene werden mit der Befolgung dieser Institution zugleich gesellschaftlich anerkannte Hierarchien reproduziert. Denn in lokal-kultureller Perspektive gelten die Mtaa – über ihre formell rechtliche Position hinaus – zugleich als lokale Autoritäten (vgl. Ewald 2013, 139f.; Kyessi 2002, 132ff. u. 295f.; United Republic of Tanzania 1982). In diesem Zusammenhang wird in den Satzungen der Fahrergruppen außerdem eingefordert, dass die Fahrer zur Beglaubigung bzw. zur Bestätigung ihrer Adresse ein Schreiben ihres so genannten Ten-Cell-Leaders¹²⁵, d. h. des Vorstehers ihres jeweiligen Siedlungs-/Wohnclusters, vorlegen – dieses Schreiben wird in der Regel auch für die Anmeldung beim Mtaa benötigt (DOK/Kimara/I/16; DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16).

¹²⁴ Die Vermischung regulativer und normativer Institutionen kann gewissermaßen auch zu einer Stärkung der dabei erfassten sozialen Regeln führen, da diese so doppelt institutionell verankert sind: ihre Missachtung kann dann sowohl staatlich als auch von der jeweiligen Fahrergruppe sanktioniert werden.

¹²⁵ Ten-Cell-Leader sind Vorsteher eines Wohnkomplexes von zehn Häusern. Sie sind erste Anlaufstelle für Alltagsprobleme und bezeugen bei Bedarf den Wohnort von Mitgliedern ihrer Ten-Cell-Unit.

(5) Sanktionsregeln

Fahrervereinigungen üben im Kontext ihrer Selbstregulierungspraktiken soziale Kontrolle über ihre Mitglieder aus. Missliebiges Sozialverhalten und Verstöße gegen Normen werden auf Grundlage der in den Fahrergruppen geltenden Institutionen teils strikter und teils weniger strikt sanktioniert. Die Fahrergruppen haben dazu verschiedene Maßnahmen für verschiedene Verstöße aufgestellt, wie im Folgenden exemplarisch gezeigt wird.

Die Fahrergruppe des Vorsitzenden Vincent geht in folgender Weise mit Fahrern um, welche gegen die Regeln der Gruppe verstoßen haben: Dem delinquenten Fahrer würden zunächst die schriftlich fixierten Regeln vorgelesen, um ihm zu verdeutlichen, dass er einen Fehler begangen hat und sein Verhalten entsprechend anpassen sollte. Bei schwerwiegenden Verstößen würden maximal zwei Warnungen ausgesprochen. Die erste Verwarnung bliebe folgenlos. Sollte aufgrund eines weiteren Verstoßes gegen die Gruppenregeln eine zweite Verwarnung notwendig sein, dann würde der Fahrer für zwei Wochen suspendiert und dürfte in dieser Zeit nicht am Taxistand arbeiten. Der dritte Verstoß gegen die Gruppenregeln führe zum direkten Ausschluss aus der Gruppe. Tatsächlich hätten seit Bestehen der Vereinigung bereits zwei Fahrer die Gruppe verlassen müssen (PZI/Vincent/16). Bei weniger schwerwiegenden Verstößen, z. B. beim Nicht-Beachten der Wartereihe der Fahrergruppe, habe sich die Gruppe auf eine Strafzahlung von 5.000 TZS geeinigt (PZI/Jonas/16).

Die Fahrergruppe um den Vorsitzenden Bajaj-Fahrer Hamisi hat dagegen die Entscheidung über Sanktionen für Regelverstöße ausgelagert: In der Gruppe sei zwar beschlossen worden, dass jeder Verstoß mit einer Strafzahlung von 15.000 TZS geahndet würde, welche der betroffene Fahrer in die Gruppenkasse einzahlen müsse – dies ist auch in der Vereinigung des Fahrers Emmanuel die Regel (PZI/Emmanuel/16). Allerdings brächte die Gruppe den Fahrer im jeweiligen Fall zum Büro des lokalen Mtaa, wo der Fall geschildert und vom Mtaa-Vorsitzenden entschieden würde. In schwerwiegenden Fällen würde der Mtaa ebenfalls kontaktiert, um den entsprechenden Fahrer gegebenenfalls mithilfe der Polizei verhaften zu lassen (PZI/Hamisi/16).¹²⁶ Ähnliche Maßnahmen ergreift auch die Vereinigung des Fahrers Omary:

“And also, if you don’t have a good discipline, if you maybe argue with them, you misbehave he [Omary] [is responsible because he] is a discipline master from the group there. They have chosen him as a discipline master. So, what he normally do[es] he go[es] and take[s] the chain [when somebody misbehaves]. He ... [takes one] Pikipiki and your Pikipiki [and] he chain[s] them together ... [T]hey ask you: ... ‘[W]hy are you fighting? ... What are you doing? This is not good’ ... [T]hey counsel you. If they see that this is ... [in] their own power, they can just punish you. If [it] is not they go ... [beyond]. They take you to the police. And also ... [to] fight with a

¹²⁶ Die Konstitution der Gruppe nennt dagegen eine Strafzahlung von 10.000 TZS, die beim zweiten Regelverstoß verhängt wird. Anstelle einer Strafzahlung kann dem Fahrer auch sein Fahrzeug für kurze Zeit entzogen werden (DOK/Kimara/I/16).

customer is not allowed. If you fight and then they come to realise that you are the one who ... [made] some mistake they ... [take] you to the police” (PZI/Omary/16 [PM]).¹²⁷

Die hier exemplarisch vorgestellten normativen Institutionen gelten zunächst in expliziter Weise. Sie sind teils mündlich und teils schriftlich festgelegt und es bestehen Sanktionsregeln, mit deren Hilfe die Fahrervereinigungen Verstöße einzelner Mitglieder bestrafen können. Es lässt sich annehmen, dass die Wirksamkeit dieser expliziten Regeln auch hier auf den von Schulz-Schaeffer (2004) formulierten Bedingungen aufbaut, die eine (auch bewusste) Regelbefolgung ermöglichen: nämlich dass die von der Regel genannten Konsequenzen der Regelbefolgung oder -missachtung verlässlich eintreten, dass die Akteure ein Interesse an der Regelbefolgung haben und dass die Akteure wissen, was sie tun müssen, um der Regel zu folgen (vgl. Scott 2014 [1995], 59ff.; s. Kap. 3.3.3.2). Sind diese Bedingungen erfüllt, dann ermöglicht dies (in gewissem Umfang) das Befolgen bzw. Kontrollieren und Durchsetzen der expliziten normativen Institutionen – und zwar prinzipiell in ähnlicher Weise wie es trotz des im Vergleich möglicherweise unterschiedlichen Durchsetzungspotenzials für die Durchsetzung staatlicher Regeln durch den dazugehörigen Sanktionsapparat gilt.

Die Analyse dieser Fähigkeit der Fahrervereinigungen, die formulierten normativen Institutionen gegenüber ihren Mitgliedern durchzusetzen, stand zwar nicht im Fokus dieser Arbeit. Viele Äußerungen von Fahrern aus den betrachteten Vereinigungen (s. Kap. 4.4.4.3) und eigene Beobachtungen lassen aber darauf schließen, dass dies mit einigen Schwierigkeiten behaftet ist. Ein Beispiel dafür ist die Diskrepanz zwischen der in den Fahrergruppen explizit geltenden Norm, alle notwendigen Lizenzen vorweisen zu können (DOK/Kimara/II/16; DOK/Makongo/16; PZI/Kazembe/16), und der Befolgung dieser Norm (welche zugleich den staatlichen regulativen Institutionen entspricht). Die Regelbefolgung lässt sich im Feld relativ einfach überprüfen, da für jede Lizenz eine entsprechende Plakette an den Fahrzeugen angebracht wird. Tatsächlich waren an sehr vielen Fahrzeugen, die im Rahmen der Erhebungen in den Fahrergruppen begutachtet wurden, jedoch keine (gültigen) Plaketten vorzufinden (FELD/16/9). Anknüpfend an diese Auseinandersetzung mit verschiedenen Aspekten der Regelbefolgung innerhalb der Fahrervereinigungen betrachtet das folgende Kapitel die staatlichen Eingriffe in das Feld der Motorrad-Taxis.

4.4.5 Praktiken staatlicher Regulierung: Motorrad-Taxis und das ‚Feld der Macht‘

Als die ersten Motorrad-Taxi-Fahrer in Tansania circa Anfang/Mitte der 2000er Jahre damit begannen, ihre Dienstleistung anzubieten, arbeiteten sie zunächst ohne behördliche Genehmigung. Formen der Regulierung bildeten sich in Verbindung mit dem Wachstum und der

¹²⁷ Der Fahrer Juma führt einen konkreten Fall an: “[The] conflicts they normally have is ... [about] the parking. Maybe if you park in a wrong manner and then they told you not to park this way and then you refuse. What they normally do is they chain ... [your] Bajaji or the Pikipiki. And also, they charge you a fine ... If you are not going to pay the fine, you cannot go to work. So, if you pay the fine, the money gets into the account ... and then they release your Bajaji or Pikipiki and then you continue working” (PZI/Juma/16 [PM]).

zunehmenden Organisation der Branche schrittweise und zunächst weitgehend informell heraus (s. Kap. 4.4.4). Das Entstehen des Motorrad-Taxi-Feldes lässt sich daher als ein Bottom-Up-Prozess verstehen, der allerdings auch von politischen Entscheidungen begünstigt wurde. Im Jahr 2008 wurden im tansanischen Parlament erstmals politische Maßnahmen zur staatlichen Anerkennung und Regulierung der Motorrad-Taxis diskutiert und kurze Zeit später wurde eine entsprechende Verordnung erlassen (s. unten). Dieses Kapitel zeichnet die Argumente, den Prozess und wesentliche Inhalte der staatlichen Anerkennung und Regulierung nach (Kap. 4.4.5.1). Daran schließt sich eine Betrachtung der staatlichen Durchsetzungsmöglichkeiten der Regularien und der damit verbundenen Probleme an (Kap. 4.4.5.2).

4.4.5.1 Staatliche Anerkennung und die Schaffung regulativer Institutionen

Erste staatlich-regulatorische Maßnahmen wurden im Jahr 2009 durch das Ministry of Transport, Works and Communications und die ihm unterstehende Verkehrsregulierungsbehörde SUMATRA formuliert. Die politische Entscheidung dafür war durch mehrere Faktoren motiviert. Dies war zunächst einmal die Erkenntnis, dass die Motorrad-Taxis eine immer wichtiger werdende Mobilitätsleistung bereitstellten, wie der SUMATRA General Director erläuterte:

“When it reached 2008 the government was very much concerned by this as ... the motorcycle was a very useful transport ... [mode in] rural areas and especially in the border area. So, it was contributing a lot to ... the movement of people. Then there were some members of parliament who came up with the idea that we better legalize this as a public transport tool. So ... [it was] March 2009 ... when the House of Assembly adopted a resolution to amend the law, [the] Transport Licensing Act of 1973. Number one of 1973 ... [was amended] to accommodate ... motorcycles as part of public transport ... [Then] the law was assigned by the president ... and in 2010, as a regulator, SUMATRA had to come up with regulations” (PZI/SUMATRA/2/16).

Die Initiative zur rechtlichen Anerkennung der Dienstleistung war auch der Tatsache geschuldet, dass die Behörden (aus politischen Gründen) ein damals auch diskutiertes Verbot nicht hätten durchsetzen können. Denn die erwähnte öffentliche Nachfrage, aber auch ökonomische Gründe und die fortgeschrittene Etablierung der Dienstleistung ließen ein Verbot der Dienstleistung schlichtweg nicht zu, wie der SUMATRA Director of Road Licensing erklärte:

“[The] government saw that there is a need of regulating them because there was no way to prevent the service that they are providing [because it] was needed. You see ... the citizens went ahead of [the] government ... Instead of the government think[ing] that there is a need of introducing motorcycles ... [the operators introduced it] themselves. So, there is the demand and they took up the demand as an opportunity to them. So, that is the way it started ... [and the] government saw that there is a need of regulating them. Because there was no way the government could stop it. Because it was providing employment for the youths and also ... [providing] service to the public, particular accessing the ... [areas that] could not be accessed by regular commuter or formal transport” (PZI/SUMATRA/1/16).

Neben der zunehmenden Bedeutung der Motorrad-Taxis war die staatliche Regulierung schließlich auch dadurch motiviert, dass die negativen Begleiteffekte der Dienstleistung mit dem Wachstum der Branche stark zugenommen hatten. Vor allem die Zunahme der Verkehrsunfälle, in die Motorrad-Taxis involviert waren, und die vielen Verletzten und Verkehrstoten boten Anlass zur Besorgnis. Von Öffentlichkeit und Behörden wurden (und werden) in erster Linie die Anbieter der Dienstleistung als dafür Verantwortliche betrachtet (s. Kap. 4.4.1.2). Es wurde angenommen, dass viele Motorrad-Taxi-Fahrer nicht über einen Führerschein verfügten, die Verkehrsregeln nicht kannten, keine Schutzhelme trugen und verantwortungslos fuhren. Dies führe in der Konsequenz zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr und schließlich zu Unfällen. Vor diesem Hintergrund wurde von Politik und Behörden beabsichtigt, das Angebot durch eine branchenspezifische Regulierung besser kontrollieren und negative Effekte reduzieren zu können (PZI/KMC/1/16; PZI/SUMATRA/1/16; PZI/SUMATRA/2/16; PZI/TrafficPolice/16). Trotz einiger Bedenken hinsichtlich der Anerkennung der Motorrad-Taxis waren jedoch schließlich die ökonomischen Faktoren ausschlaggebend dafür, dass die Motorrad-Taxis staatlich anerkannt wurden. Ein Mobilitätsforscher der University of Dar es Salaam, der die Behörden im Regulierungsprozess unterstützt hatte, erinnerte sich im Interview an die damit verbundenen Diskussionen:

“[The motorcycle-taxis] started informally and then there was now an argument to formalise them so that they can be regulated. And I think there was a huge argument: some people were against ... [recognising the motorcycle-taxis], saying you know ... they are not passenger service vehicles. They don't qualify to carry passengers regarding safety etc. And the argument went on ... [but also] there was an argument ... [that] they create employment. So ... [finally] they were regularized” (PZI/UDSM/16).

Aufbauend auf der genannten Gesetzesänderung erarbeitete SUMATRA eine Verordnung, die schließlich vom Parlament ratifiziert und im darauffolgenden Jahr wirksam wurde. Damit wurden die Motorrad-Taxis nun zu einem offiziell anerkannten öffentlichen Verkehrsmittel. Bei der Formulierung der *Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations 2010* dienten die regulativen Maßnahmen benachbarter Länder als Vorbild:

“Actually the ... regulation came in after learning from other countries. We learned, I think, from Uganda. We learned from Rwanda. Rwanda they are doing better than Uganda. We learned from Kenya. I mean these are the countries which introduced earlier ... the motorcycle [as a] public transport [tool]. From there we borrowed ... and managed to come up with ... [this] kind of regulation” (PZI/SUMATRA/2/16).

Registrierung der Motorrad-Taxis

Die Verordnung findet formell seit 2011 Anwendung (PZI/SUMATRA/2/16) und sieht u. a. die Registrierung von Fahrer und Fahrzeug sowie die Beantragung von Lizenzen vor. Als Registrierungsbehörden fungieren dabei neben SUMATRA die von dieser Behörde bestimmten Lokalverwaltungen. In Dar es Salaam und anderen Städten sind dies die Stadtbezirksverwaltungen, während in den ländlichen Räumen die Distriktverwaltungen zuständig sind (PZI/SUMATRA/1/16). Für die Registrierung müssen die Fahrzeugeigentümer mehrere Bedingungen erfüllen (s. Abb. 33):

(1) Um von den Behörden registriert zu werden, muss der jeweiligen Registrierungsbehörde ein schriftlicher Vertrag über das Miet- oder Mietkaufverhältnis zwischen Fahrer und Fahrzeugeigentümer sowie der Fahrzeugschein vorgelegt werden. Ist der Fahrer zugleich Eigentümer des zu registrierenden Fahrzeugs, dann ist das Vorweisen des Fahrzeugscheins ausreichend (vgl. PZI/SUMATRA/1/16; United Republic of Tanzania 2010, 65).

(2) Zur Registrierung der Fahrer und Fahrzeuge muss der Behörde außerdem ein Schreiben vorgezeigt werden, das die Mitgliedschaft des Fahrers in einer registrierten Fahrervereinigung bestätigt. Die Antragsteller müssen zudem in Verbindung mit diesem Schreiben das intendierte Einsatzgebiet, d. h. den Stadtteil nennen, in dem sie ihre Dienstleistung anbieten möchten.

(3) Zusammen mit den bereits genannten Dokumenten und dem Antragsformular müssen ein Nachweis über eine ggf. vorhandene vorherige Lizenz, ein Nachweis über eine Unfall-Haftpflichtversicherung, ein Nachweis über eine verkehrspolizeiliche technische Inspektion des Fahrzeugs (Verkehrstauglichkeit und Feuerschutz) sowie eine beglaubigte Kopie des Führerscheins des mindestens 18jährigen Fahrers beigelegt werden (vgl. United Republic of Tanzania 2001, 2010).

Die jeweilige Registrierungsbehörde kann diesem Antrag zustimmen oder ihn ablehnen und damit – zumindest theoretisch – einen Einfluss auf die räumliche (De-)Konzentration der Motorrad-Taxi-Dienstleistung ausüben. Im Falle einer Genehmigung wird dem Eigentümer des Fahrzeugs eine kommerzielle *Road Service Licence* ausgestellt, die alle 12 Monate verlängert werden muss. Mit der Lizenzierung der Fahrzeuge verbundene Gebühren belaufen sich auf jährlich 68.000 TZS für motorisierte Dreiräder und 58.000 TZS für motorisierte Zweiräder. Jeweils 36.000 TZS davon werden von den Behörden als Parkgebühren für die Taxisstände erhoben (PZI/KMC/1+2/16). Da an den zugelassenen Fahrzeugen eine Plakette angebracht wird, kann die Gültigkeit der Lizenz bei Verkehrskontrollen überprüft werden. Neben der Gültigkeitsdauer der Lizenz enthalten die Plaketten u. a. auch den Namen des (Unter-)Bezirks, für welchen das Fahrzeug zugelassen ist, sowie den Namen des Lizenzinhabers (United Republic of Tanzania 2010, 66; s. Abb. 34).

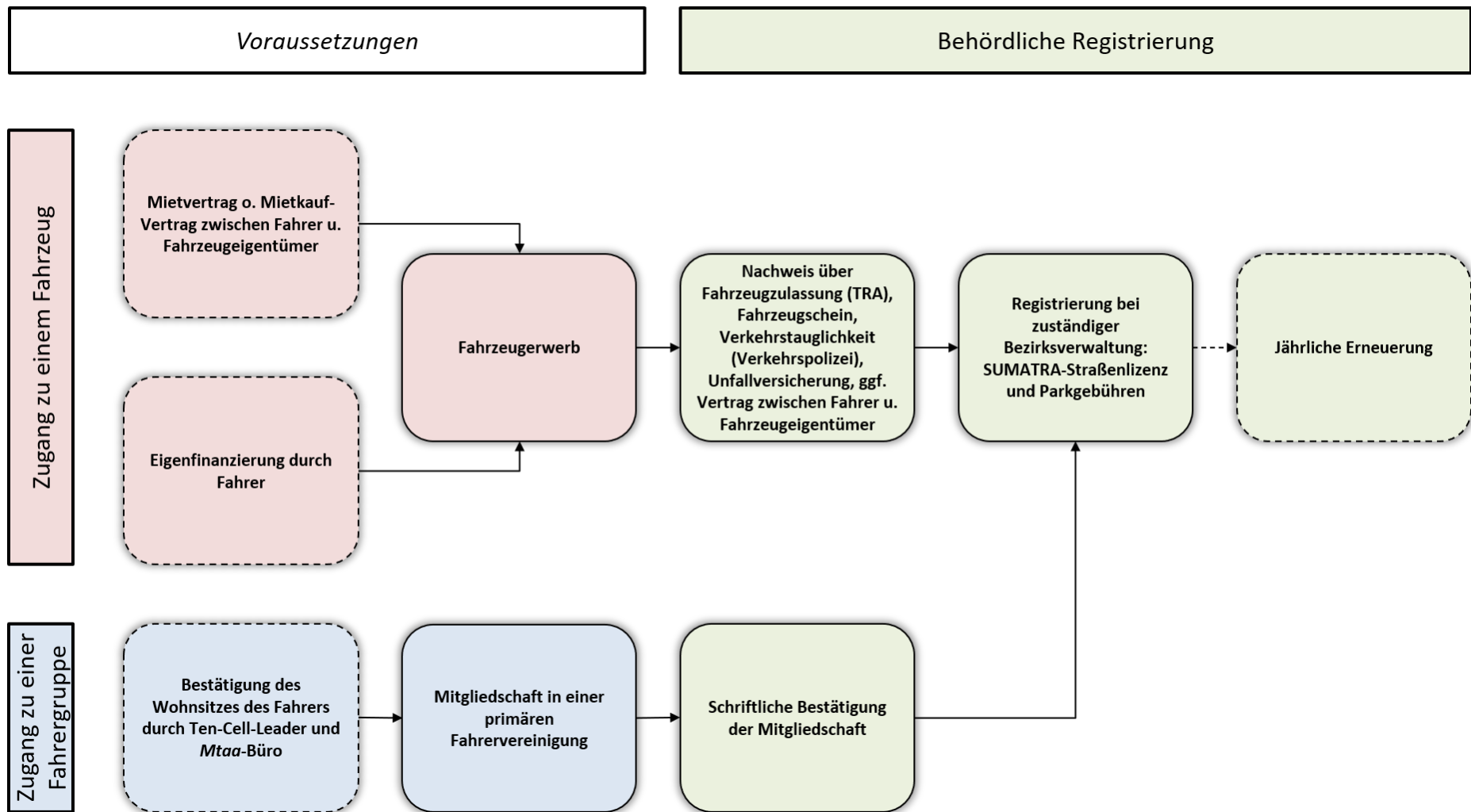


Abb. 33: Idealtypischer Ablauf einer Motorrad-Taxi-Registrierung

Quelle: Eigener Entwurf



Abb. 34: Motorrad-Taxi-Lizenzen

Quelle: Eigene Aufnahmen (2018)

Bis 2017 mussten die Eigentümer der jeweiligen Fahrzeuge zusätzlich eine jährlich zu erneuernde Lizenz (*Motor Vehicle License*) für private und kommerzielle Fahrzeuge bei der *Tanzania Revenue Authority* (TRA), also der tansanischen Finanz- und Steuerbehörde, beantragen. Die Lizenzgebühren beliefen sich auf 10.000 TZS jährlich. Mit der Verlängerung dieser Lizenz wurde außerdem eine pauschale jährliche Einkommenssteuer von 150.000 TZS fällig (PZI/TRA/16). Während Letztere nach wie vor erhoben wird (INF/MAPIMAMATA/18/2) entfiel nach einer Reform des Steuerrechts im Jahr 2017 allerdings die Pflicht zur jährlichen Erneuerung der Motor Vehicle Licence für alle privaten und kommerziellen Fahrzeugtypen – seitdem werden diese Steuern über die Benzinststeuer miterhoben (*The Citizen*, 15.6.2017).

Bereits im Jahr 2014 war zudem die bürokratische Praktik der Fahrzeug-Kennzeichnung vereinfacht worden. Denn weil die Behörden inzwischen davon ausgehen, dass die meisten motorisierten Zwei- und Dreiräder als kommerzielle Fahrzeuge zum Einsatz kommen, erhalten die neu importierten Fahrzeuge bei Erstregistrierung durch den jeweiligen Fahrzeughändler automatisch ein weißes Nummernschild, das für alle kommerziell genutzten Fahrzeuge verwendet wird. Für die Anbieter von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen entfällt damit ein bürokratischer Schritt. Im Falle einer Privatnutzung des Fahrzeugs muss bei der TRA eine Umwidmung beantragt werden und der Eigentümer erhält ein gelbes Nummernschild (PZI/TRA/16). Diese

sichtbare Unterscheidung ermöglicht in der Alltagspraxis das Erkennen von privaten und kommerziell genutzten Fahrzeugen und stellt damit für die Behörden (sowie für potenzielle Fahrgäste) eine Kontrollmöglichkeit dar.

Weitere Inhalte der Motorrad-Taxi-Verordnung von 2010

Die Motorrad-Taxi-Verordnung legt darüber hinaus weitere Standards (“a set of norms for safety and quality of services”) fest, welche das Fahrzeug, die Ausstattung des Fahrers und die Ausübung der Dienstleistung betreffen (United Republic of Tanzania 2010, 64): Unter anderem halten die Regularien für die Zweiräder fest, dass die Fahrer mit einer Reflektorweste sowie zwei Schutzhelmen für Fahrer und Fahrgast ausgestattet sein müssen und neben dem Fahrer nur ein Fahrgast auf dem Fahrzeug Platz nehmen darf. Mit den Dreirädern dürfen neben dem Fahrer drei Fahrgäste transportiert werden und die Fahrzeuge müssen den Regularien zufolge mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein. Für die Fahrer beider Fahrzeugtypen gilt zudem, dass “the driver shall be in a clean and neat uniform with identity card visible to any person” (United Republic of Tanzania 2010, 68).

Wie auch die nicht-kodifizierten Regeln und die Satzungen der Fahrervereinigungen, nehmen die staatlichen Regularien außerdem Bezug zu normativen sozialen Institutionen. Die Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations 2010 enthalten neben Verweisen auf die Verkehrsregeln, welche im Road Traffic Act 1973 festgehalten sind, nämlich auch Gebote für das Sozialverhalten der Fahrer (s. Abb. 35). Verboten sind Paragraph 15 (1) zufolge¹²⁸:

“(a) using hostile and or abusive language to a passenger; (b) blocking or obstructing intentionally other services providers; (c) driving above the maximum speed limits in competition of passengers pick up; (d) terminating journey before reaching final destination; (e) driving under the influence of alcohol or any other narcotic drugs at any amount; (f) driving in a careless or reckless manner or in a manner contrary to the provisions of Roads Traffic Act and other Laws; and (g) mistreating or harassing passengers and other road users” (United Republic of Tanzania 2010, 69).

¹²⁸ Als zentrale Verstöße gegen die Verordnung nennt das Dokument außerdem das Anbieten der Dienstleistung ohne gültige Lizenz, Falschangaben bei der Beantragung einer Lizenz, das Nutzen einer gefälschten Lizenz, die Mitnahme von mehr als einem bzw. mehr als drei Fahrgästen, das Parken oder Anbieten der Dienstleistung in einer dafür nicht vorgesehenen Lokalität oder in einem Gebiet, für das die Lizenz nicht gilt sowie den Versuch, einer fälligen Bußgeldzahlung oder Verkehrskontrolle zu entgehen (United Republic of Tanzania 2010, 72f.). Die Verordnung und ein Zusatzartikel von 2017 enthalten schließlich auch Informationen zu den Lizenzgebühren und Bußgeldern, die von den Eigentümern bzw. Betreibern der Fahrzeuge in den entsprechenden Fällen gezahlt werden müssen. Für verschiedene Verstöße werden demnach Bußgelder von 50.000 TZS (z. B. für das Parken eines Motorrad-Taxis in einer dafür nicht vorgesehenen Lokalität) oder 100.000 TZS (z. B. für das Fahren ohne gültige Lizenz) fällig. Werden die Bußgelder nicht beglichen, dann haben die Behörden das Recht, das Fahrzeug für bis zu 30 Tage zu beschlagnahmen. Je nach Fall können zudem auch mehrmonatige Gefängnisstrafen verhängt werden (United Republic of Tanzania 2010, 74 u. 2017).

SUMATRA Road Service Licence

Der Fahrzeugbesitzer eines Pikipiki oder Bajaj muss dem SUMATRA Act No. 9/2001 entsprechend nachstehende Regeln beachten:

- (1) Das Fahrzeug muss in einer guten und verkehrstauglichen Verfassung sein.
- (2) Der Fahrer des Fahrzeugs muss eine passende Fahrerlaubnis haben (Führerschein).
- (3) Bajaj dürfen nicht mehr als drei Passagiere zusätzlich zum Fahrer transportieren.
- (4) Der Fahrer eines Pikipiki muss eine ordentliche und saubere Uniform tragen und er muss den Führerschein sichtbar am Fahrzeug anbringen.
- (5) Der Fahrer eines Pikipiki muss die Geschwindigkeitsbegrenzungen befolgen.
- (6) Der Fahrer eines Pikipiki darf während der Fahrt kein Mobiltelefon benutzen.
- (7) Der Fahrer eines Bajaj darf keine Passagiere befördern, die jünger als 9 Jahre alt sind, es sei denn, sie werden von einem Erwachsenen begleitet.
- (8) Der Fahrer eines Pikipiki wird angehalten, die folgenden Dinge zu unterlassen:
 - a. Er darf keine beleidigende Sprache gegenüber Kunden nutzen.
 - b. Er darf nicht unter Alkohol- oder Drogeneinfluss fahren.
 - c. Er darf nicht auf gefährliche Art und Weise fahren oder in einer Weise, die den Verkehrsregeln oder anderen Gesetzen widerspricht.

Abb. 35: Übersetzung der Hinweise auf der SUMATRA Road Licence

Quelle: Surface and Marine Transport Regulatory Authority (DOK/SUMATRA/16)

Formalisierung bestehender Governance-Strukturen

Ein weiterer Aspekt der Schaffung regulativer Institutionen ist die Anerkennung und Formalisierung von bestehenden Governance-Strukturen. Dies betrifft zunächst die Anerkennung der Fahrergruppen als legitime Organisationsform. Wie oben angedeutet, wurde die Mitgliedschaft von Fahrern in einer registrierten Vereinigung im Rahmen der Formalisierung sogar obligatorisch. Als registrierte Fahrergruppe gilt dem Regulationsdokument zufolge “a voluntary grouping of licensees which is organized locally and registered by a local government authority for the purpose of operating motor cycle or tricycle as a public transport” (United Republic of Tanzania 2010, 64). Für eine Registrierung müssen die Fahrergruppen nun auch formell eine Registrierung beim zuständigen Mtaa-Büro vornehmen. Mit einem Schreiben des Mtaa erhalten die Fahrergruppen, die eine Registrierung als zertifizierte Vereinigung anstreben, eine Genehmigung der zuständigen Verwaltung des Unterbezirks (Kata). Diese stellt wiederum ein Schreiben aus, mit dem sich die Fahrergruppen schließlich beim Gewerbeamt in der zuständigen Bezirksverwaltung registrieren können (PZI/KMC/1/16).

Bei der Registrierung von Fahrergruppen werden zugleich die (oftmals mit dem Wissen der Mtaa-Büros) ursprünglich informell gegründeten Taxisstände anerkannt und ebenfalls registriert, insofern sie bestimmte Bedingungen erfüllen (vgl. PZI/KMC/2/16; United Republic of

Tanzania 2010, 70). Die administrative Praktik in Dar es Salaam ist es hierbei, dass die jeweilige Fahrergruppe dafür einen Antrag bei der für sie zuständigen Bezirksverwaltung stellt. Die entsprechende Behörde lässt den Taxistand daraufhin von einem Bezirksingenieur auf seine Eignung prüfen und stellt der Fahrergruppe eine Genehmigung aus, insofern bestimmte Kriterien erfüllt sind. Zu diesen Kriterien zählt vor allem, dass die öffentliche Sicherheit gewährleistet ist, ausreichend große Parkflächen für die Fahrzeuge vorhanden sind, es keine lokalen Konflikte um den Standort gibt und nicht bereits eine andere Fahrergruppe den Platz für sich reklamiert (PZI/KMC/2/16). Die lizenzierten Fahrer dürfen ihre Dienstleistung dann fortan nur von dieser “designated area ... identified by a Local Government Authority for parking and operating tricycles and motorcycles” anbieten (United Republic of Tanzania 2010, 62). Die Lokalbehörden können die Genehmigung allerdings jederzeit widerrufen, beispielsweise dann, wenn Straßenerweiterungsarbeiten oder andere Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen werden: Beispielsweise mussten im Zuge der Arbeiten für die im Jahr 2016 eröffnete BRT-Strecke mehrere Fahrergruppen an der großen Straßenkreuzung in Ubungu ihre Taxistände aufgeben (PZI/KMC/2/16).

4.4.5.2 “Don’t ask them to comply with your regulation”: Delegiertes Kapital, Restriktionen und eingeschränkte Rechtsdurchsetzung

Auf lokaler Ebene sind für die Umsetzung der von SUMATRA formulierten Rechtsvorschriften zunächst einmal die verschiedenen Ebenen der Lokalverwaltung sowie die Verkehrspolizei zuständig. Letztere stellt Bescheinigungen über die Verkehrstauglichkeit der Fahrzeuge aus, kontrolliert Fahrzeuglizenzen und ist für die Durchsetzung der Verkehrsregeln zuständig. Sie ist zudem an der Organisation von Seminaren und Fahrtrainings für Motorrad-Taxi-Anbieter führend beteiligt (s. Kap. 4.4.6.2). Die von SUMATRA beauftragten Lokalverwaltungen übernehmen Aufgaben in der Registrierung und Zulassung von Fahrern, Fahrervereinigungen und Taxiständen und behalten dafür 50% der dabei erhobenen Gebühren ein. Der wesentliche Grund für diese Verantwortungsübertragung ist der SUMATRA-Behörde zufolge, dass die Lokalverwaltungen in ihren jeweiligen Gebieten einen direkten Zugang zu den Anbietern der Motorrad-Taxi-Dienstleistung haben (PZI/SUMATRA/1/16):

“[We] want you [i.e. the local administration] to make sure that you have stations [for motorcycle-taxis]. You have identified stations. You have developed these stations for parking. And these motorcyclists are supposed to pay for parking. That will be your revenue in the local government. So, we [i.e. SUMATRA] have ... added some value to these local governments. So, local governments are supposed to come up with the stations. They are supposed to develop stations and ask these ... motorcyclists to go and park there. And if you have a specific station that means [you have] an association of these motorcyclists [that] has to be known to you, the owner of that particular station” (PZI/SUMATRA/1/16).

Rolle der Lokalverwaltungen, delegiertes Kapital und eingeschränkte Rechtsdurchsetzung

In Paragraph 16 (1) der Motorrad-Taxi-Verordnung ist zu den Aufgaben der Lokalverwaltungen – in Dar es Salaam sind dies nach der jüngsten Gebietsreform die fünf Stadtbezirke – festgehalten:

“The Local Government Authority shall be responsible for: a) issuing of a road service licence; (b) demarcation of boundaries of designated area; (c) provision of parking area outside the road reserve area; (d) managing maintenance of parking area; (e) monitoring operation of motorcycle and tricycle in their respective areas; (f) keep and maintain a register of all licensees and their area of operation; and (g) ensure each parking area maintains a register of licensees of their respective parking areas” (United Republic of Tanzania 2010, 70).

Tatsächlich gelingt es den Lokalbehörden bislang jedoch nur eingeschränkt, diese aufgeführten Aufgaben umzusetzen, was zumindest in Teilen mit der geringen Verfügbarkeit delegierten Kapitals (s. unten; s. Kap. 3.3.3.2) zusammenhängt. Beispielsweise war im Gewerbeamt des früheren Kinondoni Bezirks im Jahr 2016 lediglich ein einziger Beamter für die Registrierung aller Fahrer in dem Bezirk zuständig. Dieser verfügte allerdings nicht über die ausreichenden Ressourcen, um dieser Aufgabe vollständig gerecht zu werden. Dieses Problem ist auch der Regulierungsbehörde SUMATRA bekannt:

“[The] office that is responsible for motorbike licensing in the local government is also [not] that much well established. They just appointed one officer for that and he is doing that licensing job ... So, that is another problem. People go there to be licensed and he is not here today. He is having other business. He is doing something else. So, that is another thing ... [The] office should be well established. You [must] have an officer who is responsible for licensing” (PZI/SUMATRA/1/16).

Neben dieser eingeschränkten personellen Verfügbarkeit fehlen der Behörde außerdem Ressourcen, um die Fahrzeuge an den Taxiständen effektiv kontrollieren zu können. Die Registrierung von Fahrzeugen (Paragraph 16 (1), Punkt a) im Gewerbeamt des Bezirks funktioniert daher in der Praxis weitgehend auf freiwilliger Basis. Allerdings führte eine nur gering ausgeprägte Bereitschaft, diese staatliche Vorgabe zu befolgen, dazu, dass der zuständige Beamte im Gewerbeamt des damaligen Kinondoni-Bezirks beispielsweise im Fiskaljahr 2015/2016 nur eine relativ geringe Zahl von Motorrad-Taxis zulassen konnte. Dabei gab es augenscheinlich jedoch Unterschiede zwischen den Bodaboda und den Bajaj. Denn in dem Jahr ließen immerhin 2.073 Eigentümer eines motorisierten Dreirads ihre Fahrzeuge im Gewerbeamt registrieren, aber insgesamt nur 13 Bodaboda-Eigentümer (PZI/KMC/1/16). Angesichts des starken Wachstums der Branche ist es allerdings unwahrscheinlich, dass diese

Registrierungen der tatsächlichen Anzahl neuer Fahrzeuge in dem zu jenem Zeitpunkt bevölkerungsreichsten Bezirk der Stadt auch nur annähernd entsprochen haben.¹²⁹

Die unter den Punkten b) und c) festgehaltenen Verantwortlichkeiten der Lokalbehörden sind dem jeweiligen Bezirksingenieur zugeordnet. Da an den Taxisständen jedoch keine Infrastruktur (z. B. Parkbuchten, Hinweisschilder oder sonstige sichtbare Abgrenzungen) vorhanden ist, muss die exakte Abgrenzung der Taxisstände mündlich zwischen dem Ingenieur und der jeweiligen Fahrergruppe vereinbart werden (PZI/KMC/2/16). In der Praxis ist dies jedoch stets auch Gegenstand von Aushandlungen zwischen Fahrergruppen und anderen lokalen Stakeholdern (s. Kap. 4.4.5.1). Auch die Ausweisung und Besetzung eines außerhalb der *Road Reserves*, d. h. der für die Erweiterung von Straßen und Wegen vorgesehenen Reserveflächen, liegenden Taxisstands ist nicht immer gewährleistet: Viele Fahrervereinigungen parken ihre Fahrzeuge direkt auf diesen Flächen am Straßenrand, wie eigene Beobachtungen zeigten.

Die Instandhaltung der Taxisstände (Punkt d) wird in der Praxis von den Fahrergruppen übernommen, welche die Parkflächen sauber halten und dort für die Einhaltung der öffentlichen Ordnung Sorge tragen. Die Aufgabe des Monitorings der Motorrad-Taxi-Anbieter (Punkt e), die in der Verordnung nicht näher spezifiziert ist, kann aufgrund der beschriebenen Situation nur eingeschränkt durch die Bezirke erfolgen. Es ist aber davon auszugehen, dass die jeweiligen Mtaa-Büros, wie oben gezeigt (s. Kap. 4.4.4), hier eine Art Kontrollfunktion ausüben und die Entwicklung der Dienstleistung in ihrem Gebiet verfolgen.

Das Führen aktueller Listen von Lizenznehmern und ihrer jeweiligen Taxisstände, wie unter Punkt f) formuliert, wird über die Registrierung durch den Bezirksingenieur zwar umgesetzt. Allerdings waren im Jahr 2016 längst noch nicht alle Taxisstände bei der Behörde registriert, wie ein unveröffentlichtes Dokument des Bezirks aus dem Jahr zeigt (DOK/KMC/16). Für den zuständigen Ingenieur des Bezirks ist es teils schwierig an ausreichende Informationen zu gelangen um damit alle Taxisstände zu erfassen (PZI/KMC/2/16) – auch hierbei ist also ein gewisser Grad an Freiwilligkeit der Fahrergruppen erforderlich, sich selbst beim Bezirk anzumelden. Da sich die Zusammensetzung der Fahrergruppen durch Standortwechsel (z. B. PZI/Juma/16; PZI/Michael/16; PZI/Nelson/16) immer wieder auch verändern kann, ist es außerdem schwierig, diese Liste auf dem jeweils aktuellen Stand zu halten. Allerdings zeigen eigene Einblicke, dass die Mitgliederlisten zumindest innerhalb der stärker organisierten Fahrergruppen verlässlich geführt werden. Der Zugang zu allen Mitgliedern von Fahrervereinigungen, auf den Punkt g) abzielt, ist dem Bezirk also über diese Organisationsstrukturen zumindest theoretisch möglich.

¹²⁹ Damit entgehen dem Staat auch Steuereinnahmen. Nach Berechnungen eines vom Regional Commissioner im Jahr 2016 einberufenen Motorrad-Taxi-Komitees (s. Kap. 4.4.6.3) hätten die Behörden zum damaligen Zeitpunkt allein in Dar es Salaam potenzielle Steuereinnahmen von rund 1 Milliarde TZS pro Jahr (rund 390.000 Euro laut des Oanda-Währungsrechners, Stand: 31. Oktober 2019) erzielen können, wenn alle Motorrad-Taxis entsprechend registriert gewesen wären (PZI/Komitee/16).

Die aktive Kontrolle der Fahrzeugeigentümer und Dienstleistungsbetreiber ist eine weitere Herausforderung für die Behörden. Neben den üblichen Verkehrskontrollen zur Durchsetzung der Verkehrsregeln betrifft dies die Überprüfung der entsprechenden Lizenzen für Motorrad-Taxi-Fahrer. Der Verordnung zufolge haben zwar verschiedene Behördenvertreter das Recht die Motorrad-Taxis zu kontrollieren:

“An officer of the Authority, local government authority, a Police officer or agent may stop and search a motorcycle or tricycle with a view to ascertaining whether or not these Regulations are being complied with and may demand for inspection, production of any road service licence or document of any description which may be required to be carried on such motor cycle or tricycle” (United Republic of Tanzania 2010, 70).

Diese Aufgabe obliegt in der Praxis aber v. a. der Verkehrspolizei. Der Grund dafür ist, dass die Lokalverwaltungen, wie oben gezeigt, kaum eigenes Personal zur Verfügung stellen können, um beispielsweise die Gültigkeit von Lizenzen zu überprüfen. Auch die Verkehrspolizei ist allerdings, wie andere hierfür relevante Behörden, nur unzureichend ausgestattet (Luambano 2014; SUMATRA 2017; *Tanzania Daily News*, 16.11.2019; United Republic of Tanzania 2009). Ebenso wie diese verfügt sie nur über ein relativ geringes delegiertes Kapital und kann die Motorrad-Taxis daher nur eingeschränkt kontrollieren. Dies ist z. B. in einer geringen Personalverfügbarkeit oder auch fehlenden eigenen Fahrzeugen begründet. Letztendlich steht zu vermuten, dass auch eine fehlende Motivation durch geringe Bezahlung zu eingeschränkter Kontrollausübung beiträgt (Luambano 2014). Dies kann zugleich eine mögliche Erklärung für die weitverbreitete Alltagskorruption bei Verkehrskontrollen sein (United Republic of Tanzania 2009; s. Kap. 4.4.6.1).¹³⁰ Dass Verkehrskontrollen in der Praxis zudem oft schwierig durchzuführen sind, verdeutlichte ein Verkehrspolizist aus Kimara, den der Autor im Dezember 2015 bei seiner Arbeit begleitet hatte. In einer Feldnotiz wurden dazu folgende Informationen festgehalten:

[Der Verkehrspolizist] schätzt, dass etwa 70% der Fahrer diese Regeln nicht oder nicht vollständig einhalten. Die meisten würden nicht einmal die Verkehrsregeln kennen, keine entsprechende Schutzkleidung tragen und die Regeln grob missachten. Sie fahren auf der falschen Seite, kreuzen die Straße etc. Wenn ein Polizist sie anhalten will, fahren sie meist weiter und flüchten. [Der Beamte] ... hat mir mithilfe eines Experiments gezeigt, wie schwierig es ist, die Fahrer zu kontrollieren: Er ging zur Kante des Bürgersteigs auf dem wir standen und setzte einen Fuß auf die Hauptstraße. Dann versuchte er mithilfe eines kleinen Stop-Schildes mehrere Motorrad-Taxi-Fahrer anzuhalten. Von den sechs bis sieben vorbeikommenden Fahrern hielt keiner an; sie wichen ihm vielmehr aus und beschleunigten, um davonzufahren. Im Anschluss erklärte er, dass

¹³⁰ Das Policy-Dokument hält dazu fest: “There is weak compliance with existing road safety rules and procedures and lack of oversight and enforcement; lack of capacity in the majority of working level staff and members of the road safety council ... Corruption and collusive practices and other outside influences are seriously impacting on road safety enforcement” (United Republic of Tanzania 2009, ix).

Kontrollen nur klappen, wenn Polizisten in Zivil die Fahrer an Kreuzungen, Ampeln etc. abpassen (INF/TrafficPolice/15/1).

Mit den Verkehrskontrollen ist zudem auch ein gesundheitliches Risiko verbunden, z. B. dann, wenn Motorrad-Taxi-Fahrer versuchen, den Polizeikontrollen zu entkommen. Der damalige Chef der tansanischen Verkehrspolizei erläuterte 2016 im Interview, dass die Behörde ihre Beamten daher zu äußerster Vorsicht anhält und verdeutlichte dies mit der Schilderung eines Unfalls, der sich bei einer Verkehrskontrolle ereignet hatte:

“We do advise our traffic officers to handle them with care and to be careful when handling the motorcycle. Because sometimes when you want to stop him or her ... they don't want to stop ... [You must] be very very careful. There is one accident ... which happened at the traffic light at [the main] fire [station in the city centre]. Near the fire station. One police officer ... [wanted a motorcyclist] to stop ... [But the] motorcycle ... [came] and hit him ... [and the officer] broke one leg. So, we told him to be very very careful ... [It is better you] take the [plate] number [and then] you can make a follow-up” (PZI/TrafficPolice/16).

Neben den administrativen Beschränkungen und der unter Motorrad-Taxi-Fahrern – vielen Ausführungen zufolge – nur gering ausgeprägten Bereitschaft zur Befolgung der staatlichen Regularien führte anfangs auch politische Einflussnahme auf die Verwaltungsbehörden zu ihrer nur eingeschränkten Umsetzung. Hintergründe dafür sind in der ökonomischen Bedeutung der Branche als Bereitstellerin von Arbeitsplätzen und die politische Instrumentalisierung dieser Gegebenheit zu finden. Der SUMATRA Director General erinnerte während eines Interviews, dass der Regulierungsbehörde und den Lokalverwaltungen von Seiten der Politik – es handelte sich um nicht näher genannte Regierungsmitglieder – auferlegt wurde, sich bei der Durchsetzung der neuen Regularien zurückzuhalten:

“At the same time [i.e. after introduction of the new regulations] we had a problem of unemployment. We are still having it but during the time it was so big to an extent that most of these young men [sic!] had to be employed in riding these motorcycles. And these are the voters. So, politicians turned to them, saying [to the public authorities] that these [i.e. the motorcycle-taxi drivers] are my people. Don't disturb them. Don't ask them to comply with your regulation” (PZI/SUMATRA/2/16).

Tatsächlich führte diese Einflussnahme dazu, dass die Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations 2010 bis zum Jahr 2014 nur eine bedingte Anwendung fanden (vgl. Bishop & Amos 2015, 10; PZI/SUMATRA/2/16).¹³¹ Beispielsweise wurde die Verpflichtung, eine SUMATRA-Lizenz (Road Service Licence) zu beantragen, vorübergehend aufgehoben. Auch das jährliche Erneuern der Motor Vehicle Licence der Tanzania Revenue Authority wurde erst

¹³¹ Einem aktuellen Medienbericht zufolge bestünde nach wie vor eine gewisse Einflussnahme von Politikern, welche das Fahrverhalten der Motorrad-Taxi-Anbieter öffentlich relativierten, diese in Schutz nähmen und damit eine effektive Rechtsdurchsetzung torpedierten (*Tanzania Daily News*, 16.11.2019).

ab 2015 wieder zur Pflicht für Motorrad-Taxis erklärt (2017 wurde diese Pflicht erneut aufgehoben, s. oben). Darüber hinaus wurden Steuererleichterungen für den Fahrzeugimport eingeführt, wie dies auch in anderen ostafrikanischen Ländern der Fall war (s. Kap. 2.3). Diese Maßnahmen trugen offenbar dazu bei, ein weiteres Wachstum der Motorrad-Taxi-Branche zu stimulieren (s. Kap. 4.4.1.1). Denn erstens wurde die Branche für Investoren attraktiv, die aufgrund der geringeren Kosten bei der Einfuhr und den wegfallenden Gebühren für die Registrierung höhere Profite erzielen konnten. Zweitens erzeugte dies ein höheres Angebot an Fahrzeugen und drittens verringerte dies die Zugangs- und Kostenbarrieren für Motorrad-Taxi-Fahrer (PZI/SUMATRA/2/16). Die politisch eingeforderte Zurückhaltung führte wiederum dazu, dass die Branche kaum kontrolliert und den negativen Effekten nur eingeschränkt begegnet werden konnte:

“There was no road license, no import duty, no VAT [i.e. value-added tax], you see ... [The reason] was to encourage [the] young generation [to] be employed. It was some sort of an employment ... But the way things have been happening here I think ... it needed to be carefully looked upon ... [because] people have been dying. They have been dying a lot” (PZI/SUMATRA/2/16).

Versuch einer strikteren Rechtsdurchsetzung

Nach einer längeren Phase der politischen Anerkennung und Förderung der Motorrad-Taxis (inkl. einer gewissen Hinnahme ihrer negativen Effekte) wurde infolge der oben beschriebenen Gegebenheiten im Jahr 2014 damit begonnen, die Regularien strikter anzuwenden. Zu diesem Zeitpunkt verfügten den amtlichen Statistiken zufolge weniger als 1% aller Motorrad-Taxis über eine SUMATRA-Lizenz (Bishop & Amos 2015, 24f.). Doch die Durchsetzung der Regularien gelingt angesichts der beschriebenen Herausforderungen und administrativen Bedingungen nur schrittweise. Der SUMATRA-Direktor für die Lizenzierung des Straßenverkehrs stellte dahingehend fest:

“And you know the problem is how to regulate them ... So far we haven’t. We cannot tell that we are indeed regulating them as per regulations. It is like their number is too big comparing to our strengths ... [This refers to] SUMATRA and also [the] local government. What we are trying to do now is try[ing] to organise them and to form groups or rather cooperatives where they will be able to regulate themselves. Instead of depending on the local government and SUMATRA personnel to regulate [there should] be a group because we cannot manage [them] ... We are now thinking of organising them into ... groups where they can easily regulate themselves ... [They should respect] the rules which are ... [imposed by] SUMATRA regulation but also even they can formulate their own rules. You see? And [it is important] to make sure that everyone is complying [with the rules] and [that] there is a fair competition” (PZI/SUMATRA/1/16).

Die vom Director of Road Licensing genannten Kooperativen existieren bereits in Form von Bezirksvereinigungen, von denen seit 2012 allein in Dar es Salaam mehrere gegründet wurden

(s. Kap. 4.4.6.2). Wie in Kapitel 4.4.4 außerdem gezeigt, liegen mit den vielen primären Fahrergruppen weitere wichtige Anknüpfungspunkte für die Organisation und Regulierung der Dienstleistung vor. Im Jahr 2016 versuchten die Behörden zudem über ein vom Regional Commissioner der Region Dar es Salaam einberufenes Komitee, in dem Motorrad-Taxi-Fahrer direkt beteiligt waren, gestalterischen Einfluss auf diese Entwicklung zu nehmen (s. Kap. 4.4.6.3). Die hinter der Förderung der Fahrervereinigungen liegende Annahme der Behörden ist, dass diese Zusammenschlüsse von Fahrern sich positiv auf die Beachtung bzw. Durchsetzung der staatlichen Regularien auswirken (PZI/SUMATRA/1/16).

Darüber hinaus führen die Behörden in diesem Zusammenhang verschiedene Sensibilisierungsmaßnahmen durch¹³²: Dazu gehört unter anderem das Schalten von Informationskampagnen über lokale Radiostationen, Fernschender und Lautsprecherwagen, welche über verschiedene Aspekte der staatlichen Regularien informieren und deren Einhaltung einfordern, wie beispielsweise das Beantragen der notwendigen Lizenzen (PZI/SUMATRA/1+2/16; PZI/TRA/16). Darüber hinaus konsultierte SUMATRA im Jahr 2016 landesweit die zuständigen Lokalbehörden, um einerseits Bedarfe zu erfassen, die für eine bessere Durchsetzung staatlicher Regulierung notwendig sind und um andererseits Unterstützung zu leisten und aufzuklären (PZI/SUMATRA/1/16).

“What we are doing actually ... we have spent the last eight months going around to all local governments in Tanzania trying to bring them together [to] deliberate on these [issues]. I mean what kind of organization should we have here [for the motorcycle-taxis]? How ... are we organizing these motorcyclists? ... I mean to make sure that more people can get a business license ... I mean the previous year and this year we have been working to make sure that we educate them [i.e. the local governments] on the importance of the regulation to be known to everybody and the importance of everyone to comply with the regulation” (PZI/SUMATRA/1/16).

Zu den Maßnahmen der Behörden zählt inzwischen auch das regelmäßige Anbieten von Fahrertrainings und Seminaren (s. Kap. 4.4.6.2). Auch diese Veranstaltungen dienen der Sensibilisierung der Anbieter der Dienstleistung mit Blick auf die staatlichen Regularien. Mit anderen Maßnahmen der Behörden ist dagegen das Ziel verbunden, das Wachstum der Branche einzudämmen bzw. die Gesamtzahl der Motorrad-Taxis sogar zu verringern:

“Also, by now we expect that the number will go down because the government has imposed tax, import duty and road license. So definitely, importation ... will go down, decline. And then few motorcycles will remain in the market. And one thing to note is that most of these motorcycles

¹³² Diese Maßnahmen werden u. a. auch von der *National Road Safety Policy 2009* unterstützt: “The Government will create and maintain full public and political attention and support to road safety initiatives and will create road safety knowledge and awareness amongst the population through education, training and publicity campaigns” (United Republic of Tanzania 2009, viii).

are not that much durable [because of their quality]. So, we expect ... [and] I'm predicting [that] maybe in the next two years the number will go down" (PZI/SUMATRA/2/16).¹³³

Neben diesen verschiedenen Maßnahmen wurde im Jahr 2014 ein Verbot für die Motorrad-Taxis in Dar es Salaam eingeführt, im Stadtzentrum zu arbeiten (Bishop & Barber 2018, 19; GD/Mikocheni/16; *Urban Africa*, 29.4.2014). Gründe für das Verbot waren Behördenvertretern zufolge der Beitrag, den die Motorrad-Taxis zur Stausituation leisteten, die durch das Fahrverhalten der Motorrad-Taxi-Fahrer erzeugte Verkehrsunsicherheit und die Intention, im Stadtzentrum ausschließlich Busse, Autotaxis und Privatautomobile zuzulassen. Auch der Missbrauch von Motorrädern für Raubüberfälle spielte eine Rolle (PZI/TrafficPolice/16; PZI/UDSM/16; WS/NIT/18; WS/SUMATRA/18).¹³⁴ In diesem Zusammenhang sind beispielsweise Überfälle auf Bankfilialen anzuführen, bei denen Motorräder zum Einsatz kamen. Dies lenkte den Verdacht auch auf die Motorrad-Taxis (Bishop & Barber 2018, 19; *Urban Africa*, 29.4.2014):

"But I think the aim ... was to control the Bodaboda [and to prevent them] from entering the town. Because if you allow it freely it will be a chaos in the city centre. That's one. It causes congestion [and] accident[s] also, because you know how they drive, from here to here ... But I think the other one is the use of motorcycle[s] ... [to carry out robberies] of banks. If you ... come outside here you can see there ... is a bank there. We are not allowing the motorcycle[s] to stay there. Because if they stay there, they can be used ... [by] somebody ... [who] would come here making a robbery [and] then they run freely. So, it is a matter of security" (PZI/TrafficPolice/16).

Das Verbot, von dem körperlich beeinträchtigte Fahrer ausgenommen sind (PZI/Janet/16; *Tanzania Daily News*, 25.9.2014), betraf zunächst nicht nur das eigentliche Stadtzentrum, rund um das zentrale Postamt (Posta), mit seinen staatlichen Verwaltungseinrichtungen, Bürogebäuden und zahlreichen Einzelhandelsgeschäften und den angrenzenden Stadtteilen Upanga und Kariakoo. Vielmehr waren alle innerstädtischen Wohn- und Gewerbegebiete bis zur weit westlich des Stadtzentrums gelegenen Querstraßenverbindung Nelson Mandela Road – Sam Nujoma Road von dem Verbot betroffen (PZI/KMC/1/16; PZI/Komitee/16; PZI/SUMATRA/1/16). De facto wurde das Verbot allerdings vor allem im eigentlichen Stadtzentrum, in Upanga und Kariakoo implementiert. Da es aufgrund der Topographie vom ehemaligen Kinondoni-Bezirk aus nur zwei direkte Zufahrtsmöglichkeiten zum Stadtzentrum gibt – der Msimbazi-Fluss trennt die Bezirke voneinander – gestaltet sich die Durchsetzung des Verbots für die Verkehrspolizei hier relativ leicht. Denn beide Zufahrtsstraßen führen über eine Brücke (Selander Bridge bzw. Jangwani Bridge), an denen permanent Polizeikontrollen stattfinden

¹³³ Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vorliegenden Arbeit waren keine aktuellen Importstatistiken verfügbar, so dass die Wirksamkeit der beschriebenen Maßnahmen hier nicht überprüft werden kann.

¹³⁴ Auch Schadstoffausstoß wurde als ein Grund genannt. Dies erscheint allerdings angesichts der Zulassung von Privatautomobilen im Stadtzentrum widersprüchlich.

(PZI/SUMATRA/2/16; s. Karte 5).¹³⁵ Wie in Kapitel 4.3.6 gezeigt wird, führt der *City Centre Ban* regelmäßig zu Konflikten zwischen den Behörden und den Anbietern der Motorrad-Taxi-Dienstleistung. Auf Seite der Behörden wird die Missachtung des Verbots durch die Motorrad-Taxi-Fahrer bemängelt. Auf Seite der Dienstleistungsanbieter wird beklagt, dass das Verbot die Fahrer von lukrativen Stadtteilen ausschließt, in denen ein sehr hohes Kundenpotenzial besteht.

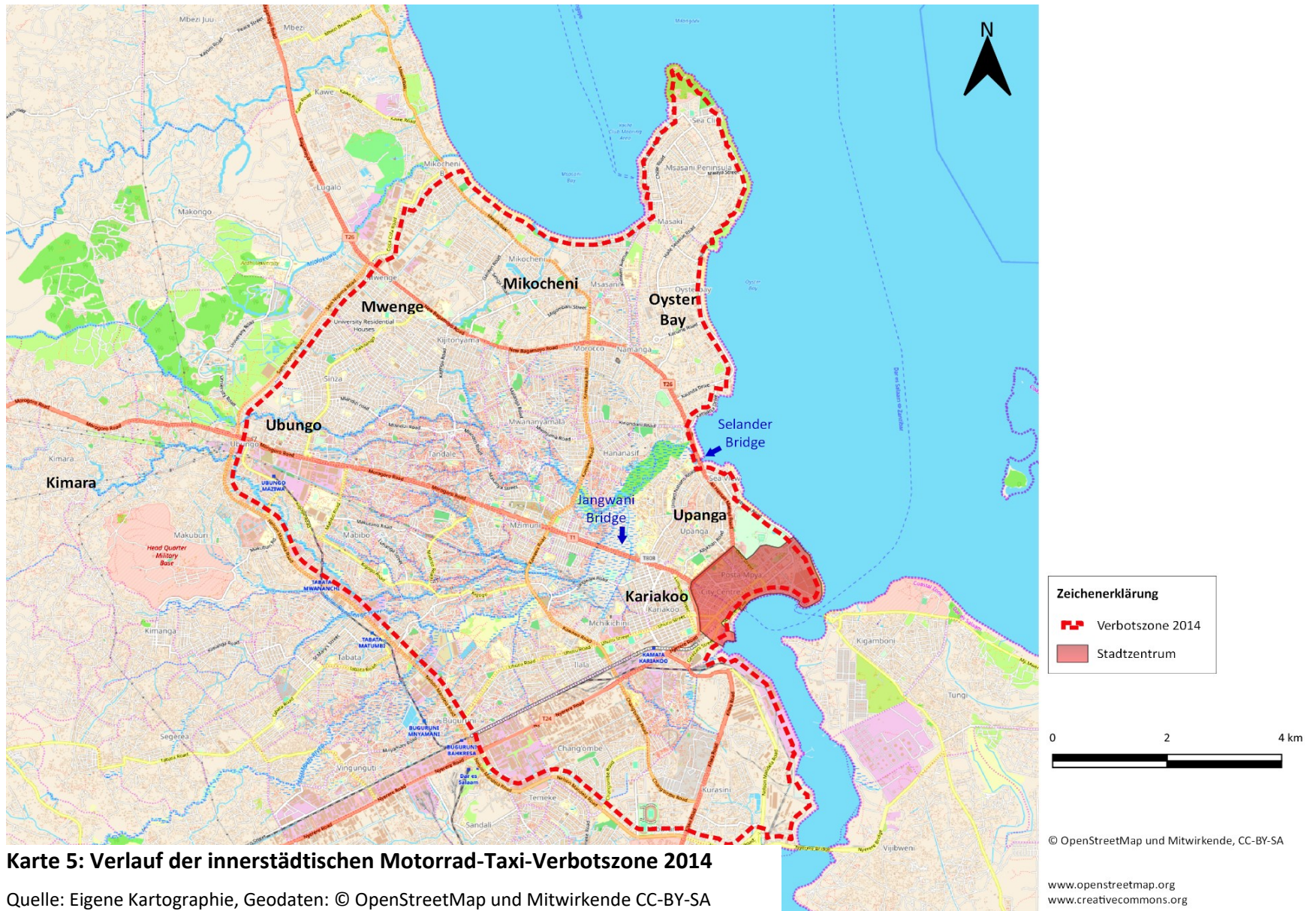
4.4.6 Auseinandersetzungen im Feld: Interessenkonflikte, Widerstände und Praktiken der Kooperation

Das folgende Kapitel betrachtet konflikthafte und kooperative Auseinandersetzungen zwischen staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren im Feld der Motorrad-Taxis. Kapitel 4.4.6.1 arbeitet zunächst heraus, wie die formelle Regulierung der Branche von der Anbieterseite zum Teil umgangen wird, auf welche Weise die Behörden versuchen, die Regulierung dennoch durchzusetzen und welche Rolle das Problem der Alltagskorruption dabei spielt. Kapitel 4.4.6.2 zeichnet anschließend nach, wie Motorrad-Taxi-Anbieter, die ein Interesse an der Verbesserung der Dienstleistung zeigen, sich in Bezirksvereinigungen und einer landesweiten Vereinigung zusammenschließen und darüber Einfluss auf die Professionalisierung der Arbeits- und Angebotsbedingungen ausüben. Kapitel 4.4.6.3 zeigt schließlich, inwieweit Partikularinteressen und Konflikte diesen Prozess beeinträchtigen und welchen weiteren Herausforderungen die Gestaltung der Branche gegenübersteht.

4.4.6.1 “People do not want to follow the laws”: Regelmissachtung, staatliche Kontrollausübung und Alltagskorruption

Das vorherige Kapitel hat gezeigt, dass die Kapazitäten der (Lokal-)Behörden bzw. ihr delegiertes Kapital nicht ausreichend sind, um die Motorrad-Taxi-Verordnung und weitere Regularien der Straßenverkehrsordnung flächendeckend durchzusetzen. Zugleich findet sich unter den Motorrad-Taxi-Anbietern eine Tendenz zur Missachtung dieser regulativen Institutionen – auch wenn im Zuge einer Professionalisierung des Angebots sich immer mehr Fahrer und Fahrerorganisationen registrieren lassen und ein starkes Eigeninteresse an deren Beachtung entwickeln. Für die Nicht-Beachtung der formellen Regeln – die teilweise auch durch behördliche Vertreter gezielt ermöglicht wird – lassen sich unterschiedliche Gründe und Handlungslogiken herausarbeiten, wie im Verlauf der folgenden Ausführungen gezeigt wird.

¹³⁵ Aus südlicher und südwestlicher Richtung bestehen allerdings weitere Zufahrtswege zum Stadtzentrum (s. Karte 5).



Praktiken der Delinquenz

Die Nicht-Befolgung der staatlichen Regularien äußerte sich im Rahmen der empirischen Erhebungen sowohl in Interviews und Gesprächen als auch bei Beobachtungen im Feld. Die Regelmisachtung bezieht sich v. a. auf die Nicht-Beantragung oder Nicht-Verlängerung notwendiger Lizenzen (SUMATRA Road Licence und bis vor kurzem eine jährlich zu erneuernde Straßenzulassung durch die Tanzania Revenue Authority), fehlende Unfallversicherungen, das Nicht-Zahlen von Umsatz-/Einkommensteuern, das Fahren ohne Führerschein, den Zustand der Fahrzeuge, fehlendes Equipment (z. B. Arbeitskleidung, Helme), die Missachtung von Verkehrsregeln, das Widersetzen gegenüber Verkehrskontrollen und das Anbieten der Dienstleistung in dafür nicht vorgesehenen Gebieten (s. unten):

“The biggest challenge is ... [the] mind-set of our people. People do not want to follow the laws ... Because ... there are owners ... who own over a hundred motorbikes. They know that they are supposed to pay taxes. Moreover, they are supposed to pay SUMATRA license. They ... pretend that maybe they don't know that requirement. They tend to ignore that. And ... they just buy the motorbikes, hand them to the drivers and they form a verbal contract that maybe ‘[At the] end of the week bring me that amount of money.’ That is all ... Number two is the drivers themselves. The drivers most of them also do not have [a driving] licence ... [The] government intention was to provide employment to those young boys [sic!]. So, for someone who has been jobless for years ... after getting such kind of opportunity definitely you go for it ... ignoring the rest of our requirement[s]” (PZI/SUMATRA/1/16).

Die Behörden sehen sich in diesem Kontext mit weiteren Herausforderungen konfrontiert, denn oftmals würden auch die Fahrzeugeigentümer ihrer Verantwortung nicht gerecht. Dies äußere sich darin, dass sie ihre Fahrzeuge unerfahrenen Berufseinsteigern zur Verfügung stellten, die über keinen Führerschein verfügten und daher nicht entsprechend ausgebildet seien. Der Director of Road Licensing der SUMATRA-Behörde erläuterte im Gespräch weitere Aspekte dieser Problematik:

“Most of those motorbikes do not have insurance ... The owner wants money from the driver ... That is his business. And the driver they find it maybe ... costly. They spent a lot of time going to driving school. They go to police for being licensed. Pay for license. All that is money. That is supposed to be taken care [of] by the owner himself. And that is also what we are trying to tell them or to encourage [them] to do that. Before even buying [a] motorbike think first who is going to drive it ... So, identify someone ... whom you think can drive your motorbike. After identifying that person now ask yourself: Is he qualified to drive that motorbike? So, after that ... now you can decide to go and buy the motorbike ... [But this] is not the case” (PZI/SUMATRA/1/16).

Die Verbreitung dieser delinquenten Praktiken der Fahrzeugeigentümer und Fahrer lässt sich (obwohl nur eingeschränkt verfügbar) mit Einblicken aus behördlichen Statistiken belegen: Bereits bis April 2014, kurz nach Einführung des Motorrad-Taxi-Verbots im Stadtzentrum, hatten

die Lokalbehörden bei entsprechenden Verkehrskontrollen Bußgelder gegen Motorrad-Taxi-Fahrer in Gesamthöhe von über 200 Millionen TZS erhoben (*Tanzania Daily News*, 12.4.2014). Eine Überprüfung beschlagnahmter Motorrad-Taxis in Dar es Salaam Anfang 2016 ergab zu diesem späteren Zeitpunkt, dass rund 90% der Fahrer keine kommerzielle Lizenz zum Anbieten der Dienstleistung vorweisen konnten (*IPP Media*, 13.2.2016). Im Rahmen einer achttägigen Polizeiaktion, die im Mai 2016 in Dar es Salaam stattfand, wurden schließlich aufgrund verschiedener Verstöße Bußgelder gegen rund 3.500 Motorrad-Fahrer verhängt (*The Citizen*, 31.5.2016).¹³⁶ Wie in Kapitel 4.4.5.2 angeführt, wurden etwa zum selben Zeitpunkt im Fiskaljahr 2015/2016 insgesamt nur 13 Bodaboda im Trade Office des damaligen Kinondoni-Bezirks registriert. Diese Tendenz zur Nicht-Befolgung staatlicher Regularien bestätigte ein Mobilitätsforscher der Universität Dar es Salaam auf Grundlage eigener bislang unveröffentlichter Datenerhebungen zu den Motorrad-Taxi-Fahrern:

“I was profiling those drivers and what I found out is most of them are very young. Most of them start driving motorcycle without any training ... They have very low education ... Somebody who will be driving bicycle today tomorrow is driving a motorcycle. No training, no understanding whatsoever of traffic regulations. And they drive very fast ... taking very dangerous manoeuvres, not wearing safety gears as helmet etc. and very little concern for the lives of the people that they are carrying ... and that kind of profile then ... [leads to] compromised safety on the part of the passengers” (PZI/UDSM/16).

Einige dieser Eindrücke wurden auch von einer Verkehrspolizistin geteilt, die in der Polizeistation Msimbazi im Stadtzentrum arbeitet und während ihrer Dienstzeiten regelmäßig in direktem Kontakt mit den Motorrad-Taxi-Anbietern steht (INF/TrafficPolice/15/2). Auch der zum Zeitpunkt des Interviews amtierende Chef-Kommandeur der tansanischen Verkehrspolizei stellte negative Erfahrungen mit Motorrad-Taxis dar und verwies darauf, dass die bis dahin getroffenen Maßnahmen zur Ausbildung der Fahrer und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit noch nicht wirksam genug waren:

“The big challenge with the motorcycles, so [the] Bodaboda, is the habit of ... not ... [following] the rules and regulations. Because we have noted that some of [the] Bodaboda you give them training you teach them everything. But you see them they are not changing ... With most of them it is a big problem. And also [an]other challenge is to make them go to educate. Because when we ... arrange for the training most of them don’t want to come to the training” (PZI/TrafficPolice/16).

Auf Seite der Dienstleistungsanbieter folgt das Ignorieren von Verkehrsregeln und Regularien dagegen bestimmten Handlungslogiken: Beispielsweise bewertete der Bodaboda-Fahrer Kisanga die gültigen Verkehrsregeln in negativer Weise, denn diese – z. B. das Halten an

¹³⁶ Daneben wurden Verstöße von rund 14.800 Automobilen und gut 11.000 Lastkraftwagen registriert und geahndet.

Ampeln – hinderten ihn daran, schneller zum nächsten Kunden zu kommen (PZI/Kisanga/16) und dies bedeute Einbußen bei den Tageseinnahmen. Der damalige Bajaj-Fahrer Jonas erläuterte dagegen, dass er teilweise mehr als die erlaubten drei Fahrgäste pro Fahrt in seinem Bajaj mitnähme, wenn dies gute Einnahmen verspräche und dies trotz des Risikos ggf. ein Bußgeld zahlen zu müssen (PZI/Jonas/16). Auch das folgende Zitat des Bajaj-Fahrers Michael zeigt zum einen, dass die Nicht-Befolgung der Regularien zum Teil auch ganz bewusst erfolgt. Zum anderen verweist es darauf, dass auch auf Seite der Behörden die Durchsetzung der Regularien – selbst in Situationen, wo dies möglich ist – nicht immer strikt gehandhabt wird:

“[T]here are so many stickers [proving the existence of a licence] of which you have to get, for example TRA, SUMATRA, and then the insurance. So, the most important thing which ... [the drivers] normally go for ... is only the insurance. SUMATRA, TRA they don't [acquire] because he doesn't see any reason for him having those ones. Even the traffic [police] sometimes when they ... [control the drivers] they just look out for the insurance only” (PZI/Michael/16 [PM]).

Wie der Fahrer Michael verfügten auch die Bodaboda-Fahrer Moses, Ally und dessen Kollegen zum Zeitpunkt der Interviews lediglich über eine Unfallhaftpflichtversicherung für ihr Fahrzeug, aber weder über eine SUMATRA-Lizenz noch über eine damals notwendige TRA-Lizenz (vgl. PZI/Ally/16; PZI/Moses/16; PZI/Rajabu/16). Neben der opportunistischen oder möglicherweise aus (sozioökonomischen) Zwängen resultierenden Regelmissachtung spielt auch die Nicht-Kenntnis von Regularien eine Rolle. Beispielsweise waren die Bodaboda-Fahrer Nelson und Joseph im Jahr 2016 der Überzeugung, dass die SUMATRA-Lizenz nicht für die Motorräder gelte und damit nicht beantragt werden müsse (PZI/Joseph/16; PZI/Nelson/16). Nach der zwischenzeitlich tatsächlich beschlossenen Aussetzung dieser Verpflichtung, hatte sie zu diesem Zeitpunkt allerdings längst wieder Anwendung gefunden (s. Kap. 4.4.5.2). Auch der Bajaj-Fahrer Msafiri ging zum Zeitpunkt des Interviews im Juni 2016 noch davon aus, dass keine SUMATRA-Lizenz benötigt würde (PZI/Msafiri/16). Dies verweist auch auf fehlende Transparenz mit Blick auf die Gültigkeit und Durchsetzung staatlicher Regularien (vgl. Kap. 4.4.5 u. Kap. 4.4.6.3).

Taktiken des Zugangs zum Stadtzentrum

Ein weiterer Hauptkonflikt zwischen Anbieterseite und Behörden ist derjenige um den Zugang zum Stadtzentrum. Denn mit Fahrten, die ein Anbieter über größere Distanzen hinweg in das Stadtzentrum unternähme, könnten höhere Umsätze erzielt werden als mit Kurzfahrten in der näheren Umgebung der Taxisstände (WS/UWAPITE/18).¹³⁷ Aufgrund dessen sind viele Fahrer

¹³⁷ Im Stadtzentrum fielen durch die Restriktion zudem wichtige Mobilitätsdienstleistungen weg, wie z. B. für Büroangestellte das zügige Navigieren durch den Verkehr, damit diese ihre Arbeitsplätze im Stadtzentrum erreichen. Auch Kleinhändler, die ihre Waren eigentlich per Bajaj in das Stadtzentrum transportierten, müssten gegenwärtig auf diese Dienstleistung verzichten. Ebenfalls bedeutend für die Fahrer seien weitere räumliche Restriktionen, welche die Zufahrt auf den öffentlich zugänglichen Teil des Flughafengeländes und auf das Gelände der Universität Dar es Salaam verhinderten (WS/KIDITIMA/18; WS/MAPIMAMATA/18). Da eine bei

trotz des Verbots in den Gebieten präsent, die offiziell zum Stadtzentrum gezählt werden. Grob unterscheiden lassen sich hierbei zwei Gruppen von Fahrern: Zum einen sind dies Fahrer, die ihre Dienstleistung ausschließlich innerhalb des Stadtzentrums anbieten und hier z. T. einen nicht registrierten Taxistand okkupieren. Zum anderen handelt es sich um Fahrer, die zwar außerhalb des Stadtzentrums registriert sind, allerdings regelmäßig in das Stadtzentrum fahren, um dort Fahrgäste abzusetzen. Diese Art von Kundenfahrten führt beispielsweise der Bodaboda-Fahrer John insbesondere zur morgendlichen Hauptverkehrszeit durch (PZI/John/16). Der Bodaboda-Fahrer Nelson unternimmt solche Fahrten ebenfalls regelmäßig und folgt einer bestimmten Taktik, um unbehelligt ins Stadtzentrum zu gelangen: Indem er nach Möglichkeit Nebenstraßen nutze, könne er die Polizeikontrollen vermeiden, die sich meist auf die Hauptstraßen konzentrierten (PZI/Nelson/16).

Auch der damalige Bajaj-Fahrer Jonas erläuterte im Jahr 2016, dass er diese Regel des Öfteren missachtete und mit seinen Fahrgästen in das Stadtzentrum führe. Dies begründete er indirekt mit sozioökonomischen Zwängen (PZI/Jonas/16) sowie dies auch der Fahrzeugeigentümer und -manager Rajabu tat: “[B]ecause of scarcity of money ... [the drivers are] forced to go down, to go down deeper [into the city centre]” (PZI/Rajabu/16 [PM]). Die Bajaj-Fahrer William und Haji fahren hingegen nur abends oder nachts in das Stadtzentrum, weil dann keine oder zumindest weniger Straßenkontrollen stattfänden (PZI/Haji/16; PZI/William/16). William erläuterte zudem, dass die Grenzen des Stadtzentrums eher fließend seien. Obwohl das Gebiet bereits zum Stadtzentrum zähle, sei es beispielsweise möglich, bis zu den beiden Brücken zu fahren, die den Msimbazi-Fluss überqueren und den Zugang zum Stadtzentrum aus nördlicher und westlicher Richtung gewährleisten (s. Kap. 4.4.5.2, s. oben). Fährt ein Fahrer allerdings zu weit, dann könne er von der Polizei festgesetzt werden. Die Fahrer müssen also – immer das Risiko abwägend – die Grenzen austesten: “You are supposed to play with [the boundaries]” (PZI/William/16 [PM]). Fahrer, die täglich im Stadtzentrum arbeiten, müssen dagegen weitere Vorkehrungen treffen. Der Bajaj-Fahrer Godfrey erläuterte im Gespräch, wie er im Alltag mit den damit verbundenen Risiken umgeht:

“I am not working in one area ... I [do] not go and park my bajaji somewhere and keep on waiting ... [for] the customer. No. I’m just moving. So, it happen[s] maybe when you go there you find ... [the police]. In effect we know the area they are most likely to be. So, in our work we use to avoid those area[s]. You see? We [do] not go there. So, if we find him in another area it becomes something like [an] accident, you know?” (PZI/Godfrey/16).

Godfrey führte im Gespräch weiter aus:

“[If] I stop somewhere [in the city centre] I won’t take a long time, for instance maybe a half, one hour staying in one area. No. Maybe I decide to rest and ... greet the guys, you know? There are

Überschwemmungen oder Staus auf der Morogoro Road wichtige Ausweichstrecke nach Westen über den Campus der Universität verläuft, fallen also durch das Verbot auch hier viele potenzielle Kundenfahrten weg.

a lot of bajaji friends who are working there also. Others they may find they got tired. So, they are just resting ... So, I may decide to join with them for ten, fifteen minutes ... But, staying in one area is not good because policemen can find you there ... [If] you are in motion you can run. You don't stop, you run away. You see? ... But if you are staying somewhere, if they come there, you cannot run" (PZI/Godfrey/16).

Demnach muss der Zeitpunkt des Arbeitens, Anhaltens, Wartens und Ausruhens sowie die Präsenz am jeweiligen Aufenthaltsort genau abgewogen werden.¹³⁸ Sich lange an einem Ort aufzuhalten kann riskant sein, weil die Verkehrspolizei oder auch ihre Hilfskräfte augenblicklich auftauchen und den Fahrer belangen können. In diesem Fall drohen dann Bußgelder, die Beschlagnahme des Fahrzeugs oder sogar die Verhaftung, wie der Bajaj-Fahrer Michael beschreibt, der einen ‚Habitus der Delinquenz‘ mit dem Fahrer Godfrey gemein hat. Es existieren jedoch auch hier bestimmte Taktiken bzw. ‚Tricks‘ (De Certeau 1984), welche die Fahrer anwenden können, um sich abzusichern. Diese gelten allerdings vor allem für die Bajaj und nur z. T. für die Bodaboda. Dazu zählt z. B. die gezielte Täuschung, bestimmte Formen des Kommunizierens und auch Bestechung von Polizeibeamten:

“The first principle when you are there you ... remove that head of fear. Don't fear anything. Just accept if you are caught. Just accept it. If they take you to [the] police [station] agree with it. If you remain in the police for two or three days, that's just normal. So, remove that mind of yours. You put another mind. So, if you accept that mind everything is perfect. You can work there. And also, you have to bribe them sometimes. You know how to talk to them, give them something, whatever. They let you go ... [Furthermore] there are disabled people. They are allowed to go there [to the city centre] ... So, you can't stop the disabled who is working there and has bajaj ... So, to mix ... with the other guys [i.e. the disabled] you feel like ... [you] are allowed to get into ... the city centre" (PZI/Michael/16 [PM]).

Der Bajaj-Fahrer Michael erläuterte noch weitere ‚Tricks‘, die einen im Stadtzentrum arbeitenden Fahrer vor einer Kontrolle oder sogar Festnahme durch die Polizei schützen kann:

“[T]here are so many tricks ... [For example] you can see a policeman and know this is a policeman. Even if he is wearing just civilian clothes. So, what you do, you can start your Bajaji and move from that place to another ... [and] you can just drop off from the Bajaji and then you go to a ... [disabled person]. You tell him: Can you go with the Bajaji and just work with it? So, the guy will come and sit [in the Bajaj] ... So, that's another trick ... And when you have a customer you can just come and ... you take your Bajaji and then you continue [to work]. But ... you have

¹³⁸ Der Bajaj-Fahrer Michael erläuterte in diesem Zusammenhang: “[M]ost of the customers here they are from ... [these] offices here. And most of them they leave their cars there. They come here [to the parking area and] they want to go to Posta first and then to come back. Of course, it's money. But you start calculating: What about ... [the] police? Where am I going to pass? That's another challenge ... [Y]ou gonna tell ... [the customer]: Please, if I see something which ... [does not] allow me to go to the city [centre], would you mind if I maybe drop you ... [at a bus stop] and then you get a Daladala from there to [the] city centre?” They [might] agree ... [Later] they can call him again: Can you come and pick us from ... [the city centre]? So, you calculate again: I'm going to Posta now to pick the guy. Where shall I pass now? So, those are the challenges” (PZI/Michael/16 [PM]).

to give ... [the disabled person] something because he has just helped you” (PZI/Michael/16 [PM]).

Die Bajaj-Fahrerin Janet, die aufgrund einer körperlichen Einschränkung legal im Stadtzentrum arbeiten darf, erläuterte während unseres Interviews zudem, dass es einige Motorrad-Taxi-Fahrer im Stadtzentrum gäbe, deren Fahrzeuge sich im Eigentum von Polizeibeamten oder anderen Behördenvertretern befänden (vgl. INF/KIDITIMA/16; INF/KIDITIMA/18/3; PZI/Janet/16). Aufgrund dessen verfügen diese Fahrer über soziales bzw. symbolisches Kapital, das ihnen einen Vorteil gegenüber anderen konkurrierenden Fahrern verschafft: Sie können offenbar unbehelligt im Stadtzentrum arbeiten, ohne Bußgelder oder Bestechungsgelder zahlen zu müssen. Dies kann auch ein Grund dafür sein, dass im Stadtzentrum als solche zu erkennende Taxistände vorhanden sind, an denen zahlreiche Bajaj- und Bodaboda-Fahrer präsent sind (FELD/15/1; INF/KIDITIMA/18/1+3). Offiziell genehmigt waren ursprünglich aber lediglich die drei Taxistände der körperlich eingeschränkten Bajaj-Fahrer, die sich am Fähranleger in Kivukoni, vor dem städtischen Postamt (Posta) und im Geschäftsviertel Kariakoo befanden (PZI/Janet/16). Inzwischen existiert lediglich noch der behördlich genehmigte Taxistand am Fähranleger in Kivukoni (INF/Janet/18).

Für andere Fahrer ist das Risiko, aufgrund ihrer Präsenz im Stadtzentrum ein Bußgeld zahlen zu müssen, insbesondere im eigentlichen – lokal so bezeichneten – CBD der Stadt am größten, nämlich dort, wo sich Verwaltungsgebäude, Regierungseinrichtungen, Dienstleistungen und Handel konzentrieren. In den Randbereichen des von den Behörden definierten, weit gefassten Stadtzentrums operieren viele Fahrer in einer Grauzone: Der Taxistand der Bodaboda-Fahrer Shabani und Joseph in Oyster Bay liegt sogar innerhalb des Gebietes, das zum Stadtzentrum gezählt wird, allerdings in einem Randbereich, der weniger im Fokus der Behörden liegt. Die Fahrergruppe habe jedoch die Unterstützung des Eigentümers des Grundstücks, auf dem sich der Taxistand befindet, und sie sei zudem beim lokalen Mtaa-Büro registriert – allerdings nicht bei der Bezirksverwaltung. Dennoch würde die Fahrervereinigung bislang in dieser Lokalität geduldet (PZI/Joseph/16; PZI/Shabani/16). Wie andere Fahrer darüber hinaus erläuterten, sei es auch eine gängige Praxis unter Fahrern, sich zwar formell im Namen einer gemeldeten Fahrervereinigung zu registrieren, um eine Lizenz zu erhalten, dann aber in einem anderen Gebiet zu arbeiten. Auf diese Weise könnten die Fahrer relativ unabhängig in anderen Gebieten arbeiten (vgl. INF/KIDITIMA/18/2; PZI/Godfrey/16; PZI/Haji/16)¹³⁹. Der Vorteil dieser Taktik ist offenbar, dass die Fahrer bei Verkehrskontrollen trotzdem die notwendigen Lizenzen vorweisen können.

¹³⁹ Auch der Bajaj-Fahrer Godfrey folgt dieser Strategie: “You know if they are giving you licence ... [it] is written there. This person is maybe working ... at Mikocheni B. So, they expect you to be at that area. Mikocheni B. You see? They expect you to be there. But I’m not working in that way. For instance, me I’m at Makonde. You see? My license is written at Makonde but [it] is the area I’m staying. But I’m not working there” (PZI/Godfrey/16).

Anders als bei Fahrervereinigung der Bodaboda-Fahrer Shabani und Joseph (s. oben) wirkte sich die Durchsetzung des innerstädtischen Motorrad-Taxi-Verbots zum Beispiel auf die Tätigkeit des Bajaj-Fahrers Haji und seiner Kollegen aus. Haji berichtete davon, zusammen mit anderen Fahrern einen Taxistand anmelden zu wollen. Da der Arbeitsort der Fahrer allerdings innerhalb der von den Behörden definierten Verbotszone liegt, verweigerten die Behörden den Fahrern bislang die Registrierung. Die Fahrer wurden stattdessen dazu aufgefordert, sich eine andere Lokalität zu suchen. Da Haji und auch die anderen Fahrer ihre Dienstleistung aber weiterhin im östlich der Kawawa Road gelegenen Unterbezirk Kinondoni¹⁴⁰ anbieten möchten, wo sie den Anwohnern vertraut seien und feste Stammkunden hätten, arbeiten sie dort nun weiterhin ohne formelle Erlaubnis. Auch die dort lokal verankerten Netzwerke, die der gegenseitigen Unterstützung dienen, sind für die alltägliche Ausübung ihrer Dienstleistung von großer Bedeutung. Durch das Anbieten der Dienstleistung in diesem Gebiet gehen die Fahrer allerdings das Risiko ein, von Behördenvertretern kontrolliert zu werden. Mehrmals schon haben sie daher Bußgelder und zum Teil auch Bestechungsgelder zahlen müssen (PZI/Haji/16).

Als Gründe für die bis hierher beschriebenen Aspekte der Nicht-Befolgung und/oder Nicht-Durchsetzung regulativer Institutionen lassen sich also die mit der Einhaltung der Regularien verbundenen Kosten, sozioökonomische Zwänge, soziale Notwendigkeiten der Alltagsorganisation des Angebots, teils opportunistisches Verhalten auf Seite der Fahrer (und der Fahrzeugeigentümer) sowie auch teilweise die Unkenntnis der Regularien festhalten. In Hinblick auf Letzteres spielt auch die Tatsache eine Rolle, dass bestimmte Verordnungen offenbar nicht ausreichend kommuniziert werden und eine gewisse Intransparenz in der Regulierung und Kontrolle durch die Behörden zu verzeichnen ist (s. Kap. 4.4.6.3). Ein weiterer Aspekt ist die bislang nur begrenzt effektive Durchführung von Verkehrskontrollen, die u. a. durch die weit verbreitete Alltagskorruption beeinträchtigt wird.¹⁴¹

Alltagskorruption

Auf das Problem der Alltagskorruption haben sowohl Regierungsberichte als auch Behördenvertreter und verschiedene Fahrer in ihren Ausführungen mehrfach hingewiesen (s. oben). Diese tritt z. B. in den Fällen auf, in denen Fahrer sich mit einer Bestechungszahlung von

¹⁴⁰ Der Unterbezirk Kinondoni ist Teil des gleichnamigen Stadtbezirks.

¹⁴¹ Um diese Verkehrskontrollen effektiver durchführen zu können, hatten die Behörden zwischenzeitlich auf Hilfspolizeikräfte zurückgegriffen. Die Hilfspolizei bestand aus jeweils lokal angeworbenen Einsatzkräften, welche die Verkehrspolizei bei den Kontrollen der Motorrad-Taxis unterstützten. Die Arbeit der Hilfspolizei führte allerdings zu massiven Problemen, da die Hilfskräfte nicht ausgebildet waren, keine Erfahrung hatten und es bei der Kontrolle der Motorrad-Taxi-Fahrer zu Rechtsverstößen und Konflikten kam (z. B. INF/Nelson/15; PZI/Joseph/16; PZI/Omary/16; PZI/TrafficPolice/16). Aus diesem Grund wurden diese Hilfskräfte wieder entlassen: "It is not allowed anymore. We tried to use them, so that they can stop the ... Bodaboda. But they started to behave very rude, doing some of the job[s] which are not their job[s]. For example, inspecting the driving licence, inspecting some document of the Bodaboda and even take some money from the Bodaboda. Corruption. So, that is not the right way, so we stopped it" (PZI/TrafficPolice/16). Wie die Fahrer Ally und Juma erläuterten, waren trotz des Verbots jedoch auch Mitte 2016 nach wie vor Hilfspolizeikräfte aktiv, die informell die Motorrad-Taxis kontrollierten und Bußgelder erhoben (PZI/Ally/16; PZI/Juma/16).

fälligen (im Vergleich höheren) Bußgeldern für Verstöße ‚freikaufen‘. Die damit verbundenen Praktiken beruhen auf einem wechselseitigen Interessenverhältnis¹⁴² und werden – wie oben bereits angedeutet – von Fahrern auch angewendet, um sich Zugang zum Stadtzentrum zu verschaffen. Die körperlich eingeschränkte Bajaj-Fahrerin Janet, die legal im Stadtzentrum arbeiten darf, beobachtet dies regelmäßig bei anderen Fahrern:

“[T]here are so many Bajajis ... [in the city centre] and so many people who are not disabled they are just working there [as drivers]. And ... all those people who are not disabled they normally go there [to] give something. They contribute [money]. Everyone there. So ... at the end of the day they take the money to the traffic police there. To bribe them” (PZI/Janet/16 [PM]).

Der Bajaj-Fahrer Michael, der nicht an diesen regelmäßigen Geldzahlungen teilnimmt, zahlt immer erst in Fällen, in denen er von der Polizei kontrolliert wird. Dabei ist entscheidend, ob er mit dem jeweiligen Beamten vertraut ist oder ihm dieser unbekannt ist:

“[I]n Posta there, if they catch you right now ... [you can talk] to him [the officer]. Sometimes you can just give him 10,000 TZS. If you know him. Others they go up to 15 [thousand TZS]. But if they take you to the police station there you have to pay 50,000 TZS or more than that. Or 100,000 TZS ... [I]t depends on how ... [your relationship is] with them” (PZI/Michael/16 [PM]).

Fahrer, die zu derjenigen Gruppe von Fahrern gehören, die schon länger im Stadtzentrum arbeiten, haben dadurch, dass sie mit den dort arbeitenden Polizisten vertraut sind, ein größeres soziales bzw. räumliches Kapital im Vergleich zu anderen Fahrern, die neu hinzugekommen sind. Dies kann sich zu ihrem Vorteil auswirken, weil sie beim Zusammentreffen mit Behördenvertretern anders, d. h. entgegenkommender behandelt werden, wie der Bajaj-Fahrer Godfrey verdeutlichte:

“[M]any of ... [the officers] are now familiar with us cause [this] is our working area. We’ve been colliding every time, you know? Yeah, so cause we’re knowing each other ... the way they use to attack us ... is different from the way they attack a newcomer, you know?” (PZI/Godfrey/16).

Neue Fahrer, die erst seit kurzem im Stadtzentrum arbeiten und nicht in diese bestehenden lokalen Netzwerke eingebunden sind, gehen dabei also ein höheres Risiko ein. Denn die im Stadtzentrum etablierten Fahrer arbeiteten zum Teil auch mit Behördenvertretern zusammen und nutzten ihre Beziehungen, um andere Fahrer, die schließlich auch Konkurrenten um Fahrgäste sind, zu denunzieren (PZI/Ally/16). Die Ausführungen des langjährigen Bodaboda-Fahrers Ally verdeutlichen, dass es sich bei der Alltagskorruption nicht lediglich um Einzelergebnisse handelt, sondern dass diese als etablierte soziale Praktik strukturell verankert ist und

¹⁴² Wie der Fahrer Godfrey berichtete, bestechen die Fahrer nicht immer aktiv, sondern einige Beamte verlangen eine solche Zahlung gezielt: “[When] they just catch you, their interest is not to send you to [the] police station. Their interest is the money. If they grab you ... they just look for the money: Oh, you want us to help you, so how can we help you?” (PZI/Godfrey/16).

als solche den Wirkungsgrad regulativer Institutionen untergräbt (vgl. PZI/Ally/16; PZI/Janet/16):

“[You can] form your own group ... which is not official. You take something maybe to the police station there to ... [the chief officer of] the station there. So, you will tell maybe you are twenty ... [drivers]. So, each and every day you will be bringing ... maybe 50,000 TZS ... for one day ... [and] the more you are [the more] you contribute ... And also, if you [as a driver] go there [to work in the city centre and] if you are new, they [i.e. the established drivers] ... [recognise that and] they will ... just report [to] the police [and] say that ... [there is] a newcomer ... Can you go and get him?” (PZI/Ally/16 [PM]).

Auch aus der exemplarischen Perspektive des Verkehrspolizisten aus Kimara, der bei seiner Arbeit vom Autor begleitet wurde (s. Kap. 4.4.5.2), stellt sich dieses bestimmte Interessenverhältnis von Motorrad-Taxi-Fahrern und Polizei gewissermaßen als ein sich wechselseitig ergänzendes dar:

Der Verkehrspolizist stellte mich beim Besuch einer kleinen Polizeistation in Kimara einem jungen, gerade verhafteten Bodaboda-Fahrer vor, der keine gültigen Dokumente vorweisen konnte und gerade verhört wurde. Normalerweise werden in solchen Fällen die Fahrzeuge beschlagnahmt bis die Fahrer die fällige Strafgebühr bezahlen können, wie der Polizist erklärte. Da viele Fahrer aber meist nicht über ausreichend Geld verfügen, werden sie in der Praxis manchmal nach einer Belehrung durch die Beamten wieder entlassen und können ihr Fahrzeug mitnehmen, so wie der kurz zuvor festgenommene Bodaboda-Fahrer. Die Polizisten erheben in diesen Fällen kein offizielles Bußgeld, lassen sich aber einen deutlich unterhalb der Höhe des Bußgeldes liegenden Geldbetrag als Gegenleistung für ihre milde Behandlung der Fahrer auszahlen (INF/TrafficPolice/15/1).

Diese Alltagskorruption, die extralegalen Aushandlungen zwischen einzelnen Behördenvertretern und Fahrern, die teils willkürliche Behandlung von Fahrern sowie andererseits die zahlreichen routinierten Verstöße der Dienstleistungsanbieter gegen formelle Regularien zählen zu den etablierten Praktiken des Feldes. Die Akteure setzen sich zwar teils diskursiv und teils auch distanzierend mit diesen Praktiken auseinander – wie oben gezeigt, wurden sie schließlich von einigen Akteuren in den Interviews bewusst reflektiert. Weitgehend sind sie aber habituell verankert und werden im Sinne kulturell-kognitiver Institutionen als normale Bestandteile der alltäglichen Dienstleistungspraxis wahrgenommen, nicht unbedingt grundsätzlich hinterfragt und schließlich in der Alltagspraxis durch die Akteure reproduziert. Eine explizite Kritik dieser strukturellen Eigenschaften des Feldes und damit verbunden eine gezielte Veränderung etablierter Praktiken ist inzwischen mit der Schaffung von Fahrerzusammenschlüssen auf Bezirks- und Landesebene verbunden. Wie im Folgenden dargestellt wird, haben diese das übergeordnete Ziel, die (Arbeits-)Bedingungen zu verbessern, die Dienstleistung zu professionalisieren und dabei aus eigenem Interesse auch die Befolgung regulativer Institutionen zu

stärken. Die Entwicklung dieser übergeordneten Vereinigungen ist ein weiterer zentraler Aspekt der Marktintegration der Motorrad-Taxis.

4.4.6.2 “We want to improve business”: Fahrerzusammenschlüsse auf Bezirks- und Landesebene

Etwa seit 2012 versuchen verschiedene Fahrerinitiativen einen Zusammenschluss von Motorrad-Taxi-Fahrern auf Bezirks- bzw. auf Landesebene zu erreichen (Bishop & Amos 2015; GD/BezV/18). Damit sollen übergeordnete Organisationsstrukturen aufgebaut werden, die funktional über die Aktivitäten der primären Fahrergruppen an den Taxisständen hinausgehen. Das Ziel dieser übergeordneten Vereinigungen ist es, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern, die Professionalisierung des Angebots voranzutreiben und eine stärkere Unterstützung durch die Behörden zu erhalten. Zwei Kernaufgaben sind dabei das Thematisieren der verschiedenen Herausforderungen und Konflikte sowie das gemeinsame Erarbeiten von Lösungsansätzen. Dieses Kapitel zeichnet zunächst die Hintergründe und Ziele ausgewählter Fahrerzusammenschlüsse auf Bezirks- und Landesebene nach, skizziert daraus hervorgegangene Praktiken und Institutionen und zeichnet erste Erfolge und Grenzen ihrer Arbeit nach.

Hintergründe und Ziele der Fahrerzusammenschlüsse auf Bezirks- und Landesebene

Die übergeordneten Fahrerzusammenschlüsse setzen sich aus Mitgliedern primärer Fahrervereinigungen zusammen und repräsentieren jeweils die Fahrer eines bestimmten Stadtbezirks. Die bisher gegründeten Bezirksvereinigungen sind für je einen der drei ehemaligen Konstitutionsgebiete der Bezirke Kinondoni, Ilala und Temeke zuständig.¹⁴³ Darüber hinaus ist im Jahr 2016 in Dar es Salaam eine landesweite Motorrad-Taxi-Vereinigung gegründet worden. Die folgenden Ausführungen fokussieren die beiden Bezirksvereinigungen UWAPITE und KIDI-TIMA sowie die landesweite Vereinigung MAPIMAMATA (s. Tab. 18).

Zu UWAPITE: Die im Bezirk Temeke 2012 gegründete Organisation UWAPITE (Akronym für *Umoja wa Waendesha Pikipiki Temeke*, d. h. Vereinigung der Motorrad-Fahrer von Temeke) ist die erste Motorrad-Taxi-Bezirksvereinigung, die in Dar es Salaam registriert wurde und kann gewissermaßen als Ausgangs- und Bezugspunkt der Gründung weiterer Vereinigungen betrachtet werden (Bishop & Amos 2015). Trotz einiger anfänglicher Schwierigkeiten¹⁴⁴ gelang die auf dem tansanischen *Societies Act* (Republic of Tanzania 1954) basierende formelle

¹⁴³ Da die Stadtbezirke im Jahr 2017 neu aufgeteilt wurden und sich damit die Konstitutionsgebiete der Vereinigungen verändert haben, findet derzeit eine Neujustierung und Re-Organisation der Vereinigungen statt. Diese Prozesse können im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht berücksichtigt werden.

¹⁴⁴ Diese hätten die Verfügbarkeit finanzieller Mittel zur Gründung der Organisation, zur Einrichtung eines Büros und zum Anstellen von Mitarbeitern betroffen. Eine weitere Herausforderung sei es gewesen, die geplante Kooperation praktisch umzusetzen und die Dienstleistungsanbieter im Bezirk von der Sinnhaftigkeit des Beitritts zu überzeugen. Außerdem sei es schwierig gewesen, die Vereinigung offiziell zu registrieren. Dazu hätten ein Anwalt konsultiert, eine Satzung formuliert und Gebühren für die Anmeldung gezahlt werden müssen (PZI/UWAPITE/16).

Registrierung als eingetragene Organisation beim dafür zuständigen Innenministerium im Jahr 2013. Seitdem hat es die Organisation erfolgreich geschafft, ihre Aktivitäten auszubauen und außerdem zahlreiche neue Mitglieder anzuwerben (GD/BezV/18; PZI/UWAPITE/16; s. unten): Von ca. 2.600 Mitgliedern Anfang 2015 (Bishop & Amos 2015, 50) wuchs UWAPITE bis Anfang 2018 auf insgesamt rund 16.700 Mitglieder an (GD/BezV/18).

Dem Gründer und Vorsitzenden von UWAPITE zufolge sei die Vereinigung gegründet worden, um Lösungen für die zahlreichen Alltagsprobleme der Dienstleistung zu erarbeiten und dazu mit den Behörden zu kooperieren. UWAPITE fördere u. a. die Teilnahme von Fahrern an Fahrertrainings und Sensibilisierungsprogrammen (u. a. zu HIV/AIDS-Aufklärung, Regierungsverordnungen zum Straßenverkehr), die gegenseitige Unterstützung von Bodaboda- und Bajaj-Fahrern im Bezirk, die Unterstützung von Fahrern bei der behördlichen Registrierung und die Lösung von Konflikten zwischen Fahrern und der Polizei. Darüber hinaus sei das Kontrollieren des Arbeits- und Sozialverhaltens der Fahrer ein Ziel der Vereinigung. Außerdem plane die Vereinigung, künftig in die sozioökonomische Entwicklung der Mitglieder zu investieren, u. a. durch einen kollektiven Zugang zu Bankkrediten und durch Investitionen in genossenschaftliche Wohnprojekte für die Fahrer (GD/BezV/18; PZI/UWAPITE/16).

Tab. 18: Übersicht übergeordneter Fahrervereinigungen

Vereinigung	Vollständiger Name
UWAPITE	<i>Umoja wa Waendesha Pikipiki Temeke</i> (Vereinigung der Motorrad-Fahrer von Temeke)
Gründung 2012	Mitglieder im Jahr 2018 16.700
Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Lösen von Alltagsproblemen der Dienstleistung • Kooperation mit Behörden • Förderung der Teilnahme von Mitgliedern an Fahrertrainings und Bildungsprogrammen • Förderung der gegenseitigen Unterstützung von Fahrern • Unterstützung von Mitgliedern bei behördlicher Registrierung • Lösen von Konflikten zwischen Mitgliedern und der Polizei • Kontrollieren des Arbeits- und Sozialverhaltens der Mitglieder • Förderung der sozioökonomischen Entwicklung der Mitglieder (z. B. durch den Zugang zu Bankkrediten) 	
Vereinigung	Vollständiger Name
KIDITIMA	<i>Kinondoni District Drivers of Tricycles and Motorcycles Association</i>
Gründung	Mitglieder im Jahr 2018

2015	6.000
Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Organisation des Motorrad-Taxi-Angebotes und bessere Abstimmung der Fahrer untereinander • Formulierung kollektiver Interessen und deren Repräsentation gegenüber den Behörden • Förderung von Beschäftigung und der unternehmerischen Tätigkeiten der Mitglieder • Sensibilisierung der Mitglieder bzgl. der Verkehrsregeln und branchenspezifischen staatlichen Regularien • Förderung des Umweltschutzes • Förderung von Präventionsmaßnahmen zur Eindämmung von HIV/AIDS 	
Vereinigung	Vollständiger Name
MAPIMAMATA	<i>Chama cha Maendeleo ya Madereva Pikipiki Matairi Matatu Tanzania</i> (Entwicklungsvereinigung der Fahrer von dreirädrigen Motorrädern in Tansania)
Gründung	Mitglieder im Jahr 2019
2015	12.750
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der sozioökonomischen Entwicklung der Mitglieder (z. B. durch den Zugang zu Bankkrediten und eigenen Fahrzeugen) • Funktionierende Kommunikation mit den Behörden • Verbesserung des Einkommens der Mitglieder • Förderung des respektvollen Umgangs zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern • Verbesserung der Sicherheitsstandards • Unterstützung der Mitglieder bei rechtlichen Angelegenheiten • Beitritt der Mitglieder zur Sozialversicherung • Empowerment der Mitglieder (u. a. in sozialer und politischer Hinsicht) 	

Quelle: Eigener Entwurf

Zu KIDITIMA: Daneben wurde im Jahr 2015 die Bezirksvereinigung KIDITIMA (Akronym für *Kinondoni District Drivers of Tricycles and Motorcycles Association*) gegründet, deren Konstitutionsgebiet der ehemalige Kinondoni Bezirk ist und die Mitte 2016 bereits ca. 4.000 Mitglieder und im März 2018 rund 6.000 Mitglieder hatte (INF/KIDITIMA/18/2; PZI/KIDITIMA/16).¹⁴⁵ Ausgangspunkt der Gründung war der Beschluss einiger Vorsitzender von primären Fahrergruppen aus dem Kinondoni-Bezirk zur besseren Organisation des Motorrad-Taxi-Angebotes auf Bezirksebene. Das konstituierende Treffen, an dem ca. 1.600 Fahrer

¹⁴⁵ Inspiriert durch die Aktivitäten von UWAPITE wurden neben KIDITIMA weitere Vereinigungen gegründet: dazu zählen u. a. auch die 2013 registrierte Bezirksassoziationen CHAWAPILA (Akronym für Chama cha Waendesha Piki Pica Wilaya ya Ilala, d. h. Vereinigung der Motorrad-Fahrer des Ilala-Bezirks) aus dem Bezirk Ilala und die 2014 gegründete und registrierte Assoziation CHABBOWIKI (Akronym für Chama cha Waendesha Bajaj na Boda Boda Wilaya ya Kinondoni, d. h. Vereinigung der Bajaj- und Bodaboda-Fahrer des Kinondoni-Bezirks) aus dem ehemaligen Kinondoni Bezirk, die im Jahr 2015 rund 3.600 Mitglieder bzw. 1.800 Mitgliedern hatten (Bishop & Amos 2015, 51f.).

teilnahmen, fand Anfang 2015 statt. Zu dieser Veranstaltung wurden außerdem politische und behördliche Vertreter eingeladen: Der verantwortliche Trade Officer des damaligen Kinondoni-Bezirks übernahm den Vorsitz der Versammlung. Außerdem wurde ein Mitglied des nationalen Parlaments aus dem Wahlbezirk Kinondoni eingebunden und zwar mit der Intention, auf diese Weise auch auf übergeordneter politischer Ebene Gehör zu finden. Der Grund für diese Einbindung sei es außerdem gewesen, dass sich die Initiatoren von KIDITIMA explizit auf die in den Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations 2010 festgelegte Notwendigkeit der Gründung von Fahrervereinigungen berufen hätten. Die Behörden sollten daher von Anfang an über die legitimen Aktivitäten der Bezirksvereinigung informiert werden (PZI/KIDITIMA/16).¹⁴⁶

Das Gründungstreffen von KIDITIMA war in mehrfacher Hinsicht erfolgreich: Die Behördenvertreter sicherten ihre Unterstützung für die Aktivitäten der Fahrervereinigung zu, um den formellen Registrierungsprozess von KIDITIMA auf den verschiedenen Ebenen der Lokalverwaltung und beim Innenministerium zu ermöglichen. Inhaltlich erreichten die anwesenden Fahrer einen Beschluss zur Wahl von Interimsvorsitzenden, die für die Planung weiterer konkreter Schritte des Aufbaus der Organisation und für die Formulierung einer Satzung verantwortlich waren. Der Entwurf dieser Satzung wurde später den potenziellen Mitgliedern vorgestellt, welche die Möglichkeit bekamen, Ergänzungsvorschläge und Änderungswünsche zu äußern, die schließlich eingearbeitet wurden (PZI/KIDITIMA/16). Mit der vollendeten Satzung, die auch Festlegungen zu den Verantwortlichkeiten ihrer Vorsitzenden und ihrer Mitglieder regelt, hatten die Mitglieder von KIDITIMA schließlich eine wichtige Grundlage für ihre künftige Zusammenarbeit geschaffen (DOK/KIDITIMA/16/1; s. unten).

Anlass des Fahrerzusammenschlusses war, dem Mitbegründer und Sekretär von KIDITIMA zufolge, das starke Wachstum der Branche, das eine bessere Abstimmung der Fahrer untereinander erforderlich gemacht hätte. Wesentliche Aspekte seien dabei zum einen gewesen, dass die Fahrer bisher Probleme damit gehabt hätten, kollektive Interessen zu formulieren. Zum anderen sei es ihnen bis dato nicht gelungen, sich Gehör bei den lokalen Verwaltungen zu verschaffen, um gegenüber diesen die alltäglichen Schwierigkeiten in der Ausübung der Dienstleistung zur Sprache zu bringen und gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Zu den Herausforderungen zähle u. a. die Tatsache, dass Anbieter Steuervermeidung betrieben und nicht über die obligatorischen Lizenzen verfügten. Gleichzeitig seien aber auch die Kontroll- u. Sanktionsmaßnahmen der Behörden unangemessen, z. B. weil sie Fahrer willkürlich behandelten und Letztere hohe Bußgelder zahlen müssten. Letzteres habe schon oft zu Unfällen geführt, weil die Fahrer den Verkehrskontrollen entgehen wollten (PZI/KIDITIMA/16; s. Kap. 4.3.5 u. Kap. 4.3.6.1).

¹⁴⁶ In der Verordnung wird nicht zwischen primären Vereinigungen und Bezirksvereinigungen unterschieden. Es wird lediglich festgehalten, dass eine Gründung von Fahrervereinigungen obligatorisch ist.

Die ausführliche Satzung der Organisation nennt eine Reihe von Zielen, welche die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Dienstleistung allgemein adressieren: Neben der Förderung von Beschäftigung und der unternehmerischen Tätigkeiten der Mitglieder will KIDITIMA demnach sicherstellen, dass die Fahrer aller primären Vereinigungen die Verkehrsregeln und die branchenspezifischen staatlichen Regularien einhalten (z. B. das Zahlen von Gebühren und Steuern). In Hinblick auf die Nutzer der Motorrad-Taxis möchte KIDITIMA die Bereitstellung einer günstigen und für alle Menschen im Bezirk zugänglichen öffentlichen Mobilitätsdienstleistung sicherstellen. Außerdem nennt die Satzung die Förderung von (nicht näher spezifizierten) Umweltschutzmaßnahmen und – wie sich dies auch UWAPITE zum Ziel gesetzt hat – die Förderung von Präventionsmaßnahmen zur Eindämmung von HIV/AIDS. Die Satzung führt zwar keine konkreten Maßnahmen für die Umsetzung dieser Ziele an. Allerdings wird auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit den Behörden verwiesen und damit verbunden auf die gemeinsame Organisation von Workshops und Seminaren, um Bildungsmaßnahmen für die Fahrer zu ermöglichen. Schließlich nennt die Satzung die Förderung der sozioökonomischen Entwicklung der Mitglieder (DOK/ KIDITIMA/16/1).

Zu MAPIMAMATA: Ausgehend von der Initiative einiger Fahrer der bereits in Kapitel 4.4.4 thematisierten primären Fahrervereinigung aus dem Unterbezirk Mikocheni wurde zudem im Jahr 2015 die erste Motorrad-Taxi-Vereinigung auf Landesebene gegründet: MAPIMAMATA (Akronym für *Chama cha Maendeleo ya Madereva Pikipiki Matairi Matatu Tanzania*, d. h. Entwicklungsvereinigung der Fahrer von dreirädrigen Motorrädern in Tansania) wurde im Juni 2016 beim Innenministerium auf Grundlage des *Societies Acts* registriert (DOK/MAPIMAMATA/16/1).¹⁴⁷ Die Vereinigung nahm für sich von Anfang an in Anspruch, alle Bajaj-Fahrer (inzwischen auch Bodaboda-Fahrer) in ganz Tansania zu repräsentieren und übersprang damit gewissermaßen den Schritt zur Gründung einer Bezirksvereinigung (PZI/MAPIMAMATA/16). In der Anfangsphase konnte sich die Vereinigung zwar lediglich auf die Unterstützung von einigen Dutzend Fahrern berufen (FELD/16/10; s. Abb. 36). Anfang 2019 hatte MAPIMAMATA aber landesweit bereits rund 12.750 Mitglieder.¹⁴⁸

Auch MAPIMAMATA verfolgt das Ziel, die ökonomische und soziale Entwicklung ihrer Mitglieder voranzutreiben und eine funktionierende Kommunikationsstruktur zwischen den Fahrern und der Regierung bzw. den Behörden zu etablieren (INF/MAPIMAMATA/18/1; PZI/MAPIMAMATA/16). Die Vereinigung möchte sich außerdem für bessere Einkommen der Fahrer und allgemein für bessere Arbeitsbedingungen einsetzen, indem sie die Interessen aller

¹⁴⁷ Im Rahmen der Erhebungen deutete sich an, dass die Gründung von MAPIMAMATA möglicherweise in Konkurrenz zur schon zuvor durch die Vorsitzenden anderer Vereinigungen geplanten Gründung einer landesweiten Vereinigung getreten ist. Daran waren u. a. Vertreter von KIDITIMA (PZI/KIDITIMA/16) und von CHABBO-WIKI (Bishop & Amos 2015, 48) beteiligt. Welche Konsequenzen dies für das Verhältnis zwischen den verschiedenen Vereinigungen in Dar es Salaam und deren Zusammenarbeit hat, konnte im Rahmen der Erhebungen nicht weiter untersucht werden.

¹⁴⁸ Diese Information teilte der MAPIMAMATA-Sekretär mit dem Autor während eines Gesprächs Anfang Februar 2019.

Mitglieder gebündelt vertritt. Konkrete Aspekte sind dabei die Verbesserung der Gesundheitsvorsorge und der Sicherheitsstandards, die Förderung des respektvollen Umgangs zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern, der Kampf gegen (behördliche) Schikanierung sowie im Bedarfsfall auch die Unterstützung der Mitglieder bei rechtlichen Angelegenheiten (DOK/MAPIMAMATA/16/2). Der von der Vereinigung formulierte Arbeitsplan für den Zeitraum 2016-2020 hält außerdem weitere, eher allgemein gehaltene Ziele fest:

“The Union ... should increase the focus on supporting drivers and improving their future prospects. This includes increasing quality [of] employment and contractual capacities, and supporting effective education, vocational training, skills development, and access to digital technologies and services. The Union should also aim to strengthen drivers’ empowerment and participation in local economies, societies, and decision-making” (DOK/MAPIMAMATA/16/2).

Die Satzung von MAPIMAMATA führt weitere wichtige Ziele der Vereinigung an: Diese umfassen u. a. den Beitrag, den die Fahrer durch das regelmäßige Zahlen von Steuern für die Allgemeinheit leisten wollen, Maßnahmen zur Armutsreduzierung, Beitritt aller Mitglieder in die Sozialversicherung des *National Social Security Fund* (NSSF) (Krankenversicherung, Altersvorsorge), Unterstützung der Mitglieder beim Zugang zu Krediten, das Finanzmanagement der Mitgliederbeiträge (u. a. Geldanlagen), sowie allgemein die Unterstützung von Aktivitäten und Kooperationen, welche als nützlich für die Vereinigung und ihre Mitglieder erachtet werden (DOK/MAPIMAMATA/16/3; PZI/MAPIMAMATA/16). Außerdem soll gegenüber den Fahrzeugeigentümern durchgesetzt werden, dass Fahrer einen festen Lohn erhalten, wenn sie ein Fahrzeug mieten (PZI/MAPIMAMATA/16).



Abb. 36: Erste Versammlung der MAPIMAMATA-Mitglieder nach offizieller Registrierung

Quelle: Eigene Aufnahme (2016)

Die Verkehrsregulierungsbehörde SUMATRA erachtet die Prozesse der Gründung dieser verschiedenen übergeordneten Fahrervereinigungen ausdrücklich als positiv. Beispielsweise sieht der Director of Road Licensing diese Vereinigungen als wichtige Ergänzung zu den primären Fahrergruppen: Die übergeordneten Fahrerzusammenschlüsse könnten im Rahmen ihrer Aktivitäten einen wichtigen Beitrag zur Durchsetzung der Regularien, zur Reduzierung von Verkehrsunfällen, zur Reduzierung krimineller Aktivitäten von Fahrern und zum sozialen Aufstieg der Fahrer leisten – auch indem sie diese beim Zugang zu einem eigenen Fahrzeug unterstützten, welches über die primären Vereinigungen nur bedingt möglich sei (PZI/SUMATRA/1/16; s. Kap. 4.4.5.2).

Aspekte der Organisation und Regulierung

Die Bedingungen der Umsetzung der verschiedenen Ziele der Fahrervereinigungen und die Unterstützung durch die Behörden werden in den nächsten Abschnitten beleuchtet. Zunächst werden dazu exemplarisch ausgewählte Aspekte der Organisation und Regulierung der Fahrervereinigungen UWAPITE, KIDITIMA sowie MAPIMAMATA dargestellt:

Zu UWAPITE: Die Organisation und Regeln der Bezirksvereinigung UWAPITE beruhen weitgehend auf mündlichen Vereinbarungen (Bishop & Amos 2015, 51) sowie auf bereits länger etablierten kooperativen Praktiken, die sich im Laufe der Zeit über die Alltagspraxis entwickelt haben. Die vergleichsweise kurze Satzung der Vereinigung ähnelt dem Umfang nach denjenigen der in dieser Arbeit betrachteten Primärvereinigungen. Sie legt das Erheben von Beitrittsgebühren und regelmäßigen Mitgliedsbeiträgen und die Teilnahme an Generalversammlungen der Vereinigungen fest, legt den Fokus aber v. a. auf Sanktionsmaßnahmen gegen Verstöße der Mitglieder. Dabei hält die Satzung unterschiedlich hohe Straf gelder für verschiedene Formen des Fehlverhaltens fest. Dazu zählen Verstöße gegen Verkehrsregeln und die staatliche Regulierung der Branche, Missachtung des Wartereihenprinzips an den Taxis tänden, Verstöße gegen allgemeine soziale Verhaltensregeln und das Nichtbefolgen von Vorgaben der Führung von UWAPITE (s. Abb. 37). Die formulierten Regeln entsprechen damit normativen Institutionen der sozialen Kontrolle und zugleich den regulativen Institutionen der Straßenverkehrsordnung. Unklar ist allerdings, ob und wie genau die Kontrolle der Regeln und die Sanktionen angesichts der großen Mitgliederzahl effektiv umgesetzt werden können. Bishop & Amos (2015, 52) deuten an, dass dies auf der Ebene der Taxis tände oder aber durch Stippvisiten des Führungspersonals von UWAPITE erfolgt.¹⁴⁹

¹⁴⁹ Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Umsetzung der UWAPITE-Satzung jeweils mit den spezifischen Regeln der verschiedenen primären Fahrergruppen kompatibel ist – schließlich ist anzunehmen, dass diese zumindest teilweise über eigene Satzungen verfügen. Möglicherweise ersetzen diese Fahrergruppen ihre Regeln durch die UWAPITE-Satzung, sobald sie dieser übergeordneten Vereinigung beitreten. Außerdem wäre denkbar, dass die Primärvereinigungen die UWAPITE-Satzung in ihre eigene integrieren.

Principles of Umoja wa Waendesha Pikipiki Temeke (UWAPITE)

A driver without a licence: will be taken to court, the officer who allowed him to park will pay a fine of TZS 30,000 and the owner will be fined TZS 50,000 or the motorbike will be taken to the police ... The motorbike can also be taken to court.

1. Ignoring the guidelines of the official/s will lead to a fine of TZS 30,000
2. Conflicts at work:
 - i. A fine of TZS 50,000 or be reported to the police or both
 - ii. Use of abusive language = TZS 20,000
 - iii. Consumption of alcohol in public = TZS 30,000
 - iv. Ignoring orders from the officials = TZS 30,000 or the membership is terminated or both
 - v. Smoking around the work place = TZS 10,000
 - vi. Talking on phone while driving = TZS 10,000
 - vii. Disobeying the queue = TZS 5,000
 - viii. Failure to observe general hygiene = TZS 30,000
3. Parking and picking passengers at undesigned areas = TZS 100,000
4. Ferrying more than one passenger = TZS 50,000
5. Lack of helmet for the driver and the passenger = TZS 60,000
6. Robbery will result in being taken to the police and termination of membership
7. A member who misses a meeting will pay a fine of TZS 20,000

Abb. 37: Übersetzung der schriftlichen Satzung von UWAPITE

Quelle: DOK/UWAPITE/16/1

Zu KIDITIMA: Dass die primären Fahrervereinigungen das Fundament für die Arbeit der übergeordneten Fahrerzusammenschlüsse darstellen, zeigt sich auch bei der Bezirksvereinigung KIDITIMA. Wie der Generalsekretär von KIDITIMA begründete, spielten diese u. a. eine wichtige Rolle bei der Identifikation von Fahrern. Denn nur die primären Vereinigungen verfügten letztendlich über Namenslisten und Detailinformationen zu den einzelnen Mitgliedern. Damit könnten sie auch die Fahrer besser kontrollieren als dies durch die zentrale Organisationsstruktur der Bezirksvereinigungen möglich sei. Dies sei z. B. angesichts krimineller Tendenzen unter vielen Fahrern wesentlich. Darüber hinaus seien die primären Fahrervereinigungen aufgrund des engen Kontakts zu ihren eigenen Mitgliedern auch bei der Gründung und dem Aufbau einer übergeordneten Vereinigung von Bedeutung, da sie Fahrer anwerben und wichtige Informationen weitergeben könnten (PZI/KIDITIMA/16). Der Aufbau des Sozial- und Organisationskapitals der Bezirksvereinigung basiert demnach zunächst auf dem sozialen Kapital der primären Fahrervereinigungen.

Analog zu den primären Fahrervereinigungen besteht auch die Organisationsstruktur von KIDITIMA aus einem Vorsitzenden, einem Sekretär und einem Kassenwart und ihren jeweiligen Vertretern sowie aus gewöhnlichen Mitgliedern (DOK/KIDITIMA/16/1). Was KIDITIMA von den übrigen Fahrervereinigungen unterscheidet, ist allerdings der Beschluss zur Schaffung von fünf verschiedenen Komitees. Diese sollen von den Mitgliedern im Rahmen von Generalversammlungen gewählt werden und künftig die Verantwortung für bestimmte gemeinschaftliche Anliegen übernehmen:

Für das *Monetary Committee* ist dabei vorgesehen, die Organisation und Vergabe interner Kredite an Einzelmitglieder zu übernehmen. Analog zu den Praktiken der primären Fahrergruppen – wo dies teils durch ad hoc-Spenden finanziert wird – soll das *Social Committee* dagegen Fahrer unterstützen, die beispielsweise in eine Notlage geraten sind und finanzielle Unterstützung benötigen. Dazu ist es beabsichtigt, künftig jedes KIDITIMA-Mitglied zur täglichen Zahlung von 1.000 TZS zu verpflichten, um so Rücklagen zu bilden, die entsprechend eingesetzt werden können. Das *Education and Development Committee* soll künftig die Organisation und Durchführung von Fahrerseminaren koordinieren, die in Kooperation mit den Behörden angeboten werden sollen. Das *Disaster Committee* wird die Aufgabe bekommen, künftig diejenigen Fahrer zu unterstützen, die in einen Unfall verwickelt waren und diesen dann eine Schulung zur Straßenverkehrsordnung anzubieten. Das *Security Committee* soll schließlich für die Sicherheit der Fahrer zuständig sein und alle Sicherheitsvorfälle, insbesondere Diebstähle von Fahrzeugen, registrieren. Darüber hinaus soll es in der Verantwortung des Komitees liegen, kriminelle Fahrer unter den Mitgliedern identifizieren und der Führung von KIDITIMA zu melden (DOK/KIDITIMA/16/1+2; PZI/KIDITIMA/16).

Trotz der offensichtlichen Relevanz dieser Komitees – deren Konzeption zugleich die alltäglichen Herausforderungen der Fahrer widerspiegelt – war es allerdings auch bis zum Jahr 2018 noch nicht gelungen, diese zu implementieren. Hintergrund für die Verzögerung sei es zunächst gewesen, dass der behördliche Registrierungsprozess von KIDITIMA Mitte 2016 noch nicht abgeschlossen war und die Vereinigung damit – zumindest offiziell – noch nicht hätte aktiv werden können. Ein weiterer Grund sei es gewesen, dass sich parallel zum Registrierungsprozess ein Zusammenschluss von KIDITIMA mit der ebenfalls im damaligen Kinondoni-Bezirk ansässigen Fahrervereinigung CHABBOWIKI anbahnte (Akronym für *Chama cha Waendesha Bajaj na Boda Boda Wilaya ya Kinondoni*, d. h. Vereinigung der Bajaj- und Bodaboda-Fahrer des Kinondoni-Bezirks). Dieser mögliche Zusammenschluss würde eine Re-Organisation der Verwaltungsstrukturen beider Vereinigungen bedeuten (und damit auch diejenige der Komitees). Schließlich sei die Aufsplitterung des damaligen Kinondoni-Bezirks im Rahmen der Gebietsreform von 2017 ein Faktor für die noch nicht erfolgte Implementierung der Komitees gewesen. Denn dadurch habe sich auch das Konstitutionsgebiet von KIDITIMA verändert (INF/KIDITIMA/18/2; PZI/KIDITIMA/16). Damit deutete sich außerdem die Notwendigkeit einer Re-Organisation und Neu-Registrierung der Vereinigung an, was die Aktivitäten der

Bezirksvereinigung zum Zeitpunkt der empirischen Erhebungen möglicherweise einschränkte oder verzögerte.

Zu MAPIMAMATA: Wie für KIDITIMA gilt auch für die landesweite Vereinigung MAPIMAMATA, dass diese auf den primären Fahrergruppen der Taxistände aufbaut, welche auch weiterhin die Organisation und Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung auf dieser unteren Ebene sicherstellen. Unterschiede zwischen KIDITIMA und MAPIMAMATA bestehen allerdings darin, dass bei KIDITIMA v. a. einzelne Fahrer beitreten (PZI/KIDITIMA/16; PZI/MAPIMAMATA/16). MAPIMAMATA gründet dagegen Branchen. In der Praxis bedeutet dies, dass die betreffende Fahrergruppe der Vereinigung von MAPIMAMATA beitrifft. Einzelne Fahrer – wozu auch Day-Worker zählen können – müssen dagegen nicht zwangsläufig Mitglied werden und haben die Option, ihre Beteiligung auf die Zusammenarbeit innerhalb der Primärvereinigungen zu beschränken. In der im Rahmen der Studie untersuchten primären Fahrervereinigung aus Mikocheni, welche als Fundament von MAPIMAMATA betrachtet werden kann, waren im März 2018 nur 30 von 45 Fahrern als Mitglieder der landesweiten Vereinigung eingetragen (INF/MAPIMAMATA/18/1; PZI/MAPIMAMATA/16). Inwieweit soziale Erwartungshaltungen und Zwänge in diesen Fällen schließlich dennoch dazu beitragen, dass diese Fahrer Mitglieder werden, ist allerdings offen. Der Chairman der Vereinigung¹⁵⁰ verwies in dieser Hinsicht z. B. darauf, dass die Nicht-Mitglieder in den Branchen nicht von MAPIMAMATA unterstützt würden und somit Nachteile gegenüber den Mitgliedern hätten (PZI/MAPIMAMATA/16). Es bleibt ebenfalls offen, inwieweit vor diesem Hintergrund die praktische Zusammenarbeit von Mitgliedern und Nicht-Mitgliedern innerhalb der Primärgruppen gelingt.

Die Gründung der Branchen hat bei MAPIMAMATA eine zentrale Bedeutung für die künftige Finanzierung der sozialen und ökonomischen Praktiken der Vereinigung. Die Einnahmen von MAPIMAMATA setzen sich v. a. aus einmaligen Beitrittsgebühren (10.000 TZS), Strafzahlungen für Verfehlungen der Fahrer, Zinsen für Kredite, welche an Mitglieder vergeben werden, sowie den regelmäßigen Mitgliederbeiträgen zusammen. Die Mitgliederbeiträge werden größtenteils zentral verwaltet. Ein Teil dieser Einnahmen verbleibt allerdings bei den Branchen und wird hier für Sozialversicherungen oder Kredite der Mitglieder verwendet (DOK/MAPIMAMATA/16/3; INF/MAPIMAMATA/18/1).

Dass im Kontext der Finanzierungspraktiken von MAPIMAMATA weitaus komplexere Strukturen aufgebaut werden als dies bei den primären Fahrergruppen der Fall ist, zeigt sich an der Erhebung und Verwendung der Mitgliederbeiträge: Jedes Mitglied ist dazu verpflichtet, täglich einen Beitrag von 1.200 TZS zu leisten. Von diesem Betrag werden 500 TZS für die

¹⁵⁰ Wie auch bei KIDITIMA (sowie anderen Fahrervereinigungen auf primärer und auf Bezirksebene) besteht die Verwaltungs- und Führungsstruktur bei MAPIMAMATA aus Vorsitzendem, Sekretär und Kassenwart sowie deren Vertretern. Deren Verantwortlichkeiten sowie die Aufgabenbereiche, allgemeinen Ziele und Zwecke der Vereinigung sind über eine Satzung geregelt (DOK/KIDITIMA/16/1; DOK/MAPIMAMATA/16/3).

Einzelmitglieder in einen Sozialfond eingezahlt (s. unten).¹⁵¹ Die verbleibenden 700 TZS werden dagegen auf das Bankkonto der Vereinigung eingezahlt. Jeweils 100 TZS sind dabei für die Deckung von Verwaltungskosten sowie für die soziale Unterstützung von MAPIMAMATA-Mitgliedern vorgesehen (Letzteres analog zu den Unterstützungsmechanismen in den Primärvereinigungen). Die weiteren 500 TZS dienen dem Ausbau des Eigenkapitalanteils der Fahrer an MAPIMAMATA und tragen zu einem wachsenden Sparguthaben bei, das für verschiedene Zwecke, wie z. B. Investitionen in zukünftige Projekte oder als Eigenkapitalanteil für die Kreditaufnahme bei Banken, eingesetzt werden kann (s. unten). Der von MAPIMAMATA ernannte Treasurer/Kassenwart stellt auf den monatlichen Generalversammlungen regelmäßig eine Gesamtübersicht der Finanzen vor, über deren Einsatz kollektiv entschieden wird (DOK/MAPIMAMATA/16/3; INF/MAPIMAMATA/18/1).¹⁵²

Da das Leisten regelmäßiger Einzahlungen eine zentrale Voraussetzung für die Aktivitäten von MAPIMAMATA sind, kann es zu unmittelbarem Ausschluss aus der Vereinigung führen, wenn Mitglieder dieser Verpflichtung nicht nachkommen. Dies gilt ebenso für den Fall, wenn Mitglieder nicht an den Generalversammlungen teilnehmen oder ihre Mitarbeit an Aktivitäten und Maßnahmen verweigern, die auf diesen Zusammenkünften beschlossen wurden. Im Gegenzug haben die Mitglieder verschiedene Rechte zur Partizipation, indem sie unabhängig von ihren (möglicherweise unterschiedlich hohen) finanziellen Anteilen an MAPIMAMATA gleiches Stimmrecht haben. Sie wählen Führungspersonen oder können sich selbst zur Wahl stellen, haben einen gleichberechtigten Zugang zu den Unterstützungsleistungen der Vereinigung und ein Anrecht auf den Zugang zu Krediten, die über MAPIMAMATA realisiert werden können (DOK/MAPIMAMATA/16/3). Da sich die Organisationsstrukturen der Vereinigung zum Zeitpunkt der Erhebungen noch im Aufbau befanden, sind allerdings keine Einschätzungen darüber möglich, inwieweit die angedeuteten Sanktionsmaßnahmen und aktiven Beteiligungsmöglichkeiten bereits tatsächlich funktionieren und welche Schwierigkeiten und Konflikte gegebenenfalls damit verbunden sind. Einige Schlüsse lassen sich hingegen aus dem realisierten Zugang zu Bankkrediten im Rahmen des Erwerbs von neuen Fahrzeugen ziehen (s. unten).

Allgemein ist die Kreditvergabe an Mitglieder (intern oder in Ergänzung zu einem Bankkredit) an eine Reihe von Voraussetzungen gebunden, die in den (quasi-regulativen) Institutionen der umfangreichen Satzung festgehalten sind. Neue Mitglieder können erst nach Ablauf einer in der Satzung nicht genau bestimmten Minstdauer ihrer Mitgliedschaft einen Kredit beantragen. Generell müssen Interessenten zudem vorweisen können, dass sie über Spareinlagen bzw.

¹⁵¹ Wenn Fahrer sich dies finanziell leisten können, dann haben sie die Möglichkeit, höhere Beträge einzuzahlen (INF/MAPIMAMATA/18/1).

¹⁵² Für die Verwendung der Jahreseinnahmen der Vereinigung hält die Satzung fest, dass 20% davon für die Vergrößerung des Sparguthabens verwendet werden sollen. Jeweils 15% sind als Notfall-Rücklage für Schuldentrückzahlungen sowie für die Auszahlung von Anteilen an Fahrer, die ihre Mitgliedschaft zurückziehen, vorgesehen. Jeweils 10% sollen für Bildungsmaßnahmen und für sonstige Entwicklungsprojekte bzw. Investitionen ausgegeben werden. Über die Verwendung der verbleibenden 30% wird jeweils am Jahresende entschieden (DOK/MAPIMAMATA/16/3).

Anteile an MAPIMAMATA verfügen und dass sie in der Lage sind, den Kredit zurückzuzahlen. Darüber hinaus muss der antragstellende Fahrer über ausreichende Unterstützung (bzw. ausreichendes soziales Kapital) innerhalb der Vereinigung verfügen. Denn er muss die Zusage von fünf Gläubigern vorweisen, die ebenfalls Mitglieder der Vereinigung sind und den Antragsteller im Bedarfsfall bei der Rückzahlung seines Kredits unterstützen können (DOK/MAPIMAMATA/16/3).

Zur Einordnung dieser empirischen Einblicke in die Praktiken der übergeordneten Fahrervereinigungen ist zu bemerken, dass die relativ komplexen Vorhaben, Organisationsstrukturen und Regularien deutlich über die organisatorischen Kapazitäten der primären Fahrergruppen hinausgehen. Auch innerhalb von MAPIMAMATA waren zunächst keine entsprechenden Erfahrungen zu ihrer Umsetzung vorhanden. Allerdings hatten die Vorsitzenden der Vereinigung bereits 2016 eine Gruppe von Beratern ernannt, die aus bekannten Geschäftsleuten und behördlichen Verwaltungsmitarbeitern bestand, welche die Vereinigung unterstützten (vgl. DOK/MAPIMAMATA/16/3; PZI/MAPIMAMATA/16;). Zwischen 2016 und 2018 konnte die Vereinigung außerdem bereits einige Erfolge mit ihren Aktivitäten erzielen (s. unten).

Erfolge und Grenzen kooperativer Praktiken

Die verschiedenen übergeordneten Fahrervereinigungen sind in eine Reihe kooperativer Praktiken eingebunden, welche zum Erreichen der eingangs dargestellten sozialen und ökonomischen Ziele führen sollen. Einerseits überschneiden sich hier Verantwortlichkeiten zwischen den Primär- und den übergeordneten Vereinigungen. Auf beiden Ebenen werden schließlich z. B. soziale Unterstützungsleistungen für in Not geratene Mitglieder bereitgestellt oder auch Zugang zu (Klein-)Krediten gewährleistet. Andererseits scheint durch das im direkten Vergleich größere Sozial- und Organisationskapital der übergeordneten Fahrerzusammenschlüsse eine umfangreichere Unterstützung möglich: Die Vereinigungen haben durch ihren Kapitaleinsatz auf Bezirks- und Landesebene eine größere Reichweite, nämlich indem sie in der Lage sind, neue Handlungsfelder sowie weitere materielle und auch symbolische Ressourcen zu erschließen (z. B. eine für die Unterstützung durch Behörden notwendige Anerkennung, s. Tab. 19). Zur Einordnung der Erfolge und Grenzen der kooperativen Praktiken ist es allerdings notwendig zu berücksichtigen, dass diese stets parallel zur zeitintensiven Fahrertätigkeit ausgeübt werden. Die hohe Zeiterfordernis sowie auch die mit den verschiedenen Aktivitäten verbundenen Kosten können als einschränkende Faktoren betrachtet werden (vgl. Bonner & Spooner 2011; FELD/16/10; PZI/KIDITIMA/16; PZI/UWAPITE/16). Die folgenden Ausführungen fokussieren erneut Einblicke zu den Fahrervereinigungen UWAPITE, KIDITIMA und MAPIMAMATA.

Tab. 19: Überschneidungen mit den Praktiken primärer Fahrervereinigungen und Zusatzleistungen der übergeordneten Fahrervereinigungen

Beispiele für Überschneidungen	Beispiele für Zusatzleistungen
<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Unterstützung in Notlagen • Mediation von Konflikten unter Mitgliedern oder zwischen Mitgliedern und anderen Akteuren • Vermittlung von Fahrtrainings und Verkehrsseminaren • Formulierung von normativen Institutionen und deren Implementierung • Übernahme regulativer staatlicher Institutionen und deren Implementierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Repräsentation kollektiver Interessen gegenüber Behörden (und ggf. anderen Akteuren) • Initiierung/Organisation von Fahrtrainings, Verkehrsseminaren und anderen Bildungsmöglichkeiten • Zugang zur Sozialversicherung • Zugang zu formellen Bankkrediten und Förderung des Fahrzeugerwerbs • Planung von Projekten zur sozioökonomischen Entwicklung der Mitglieder

Quelle: Eigener Entwurf

Zu UWAPITE: Zu den ersten Initiativen der Bezirksvereinigung UWAPITE zählt der Einsatz für eine bessere infrastrukturelle Ausstattung der Taxisstände. Mit Unterstützung der Bezirksverwaltung von Temeke war geplant worden, die registrierten Taxisstände mit offiziellen Verkehrsschildern zu versehen, um diese für potenzielle Fahrgäste als formell registrierte Taxisstände erkennbar zu machen (und damit ihren symbolischen Wert zu steigern). Da der Bezirk keine finanziellen Mittel zur Verfügung stellen konnte, arbeitete UWAPITE mit einem Hersteller von Fahrzeug-Schmiermitteln zusammen. Dieses Unternehmen hatte zugesagt, die Kosten für die Produktion der Verkehrsschilder zu übernehmen, um im Gegenzug dafür das Recht zu erhalten, Werbetafeln an den Verkehrsschildern anzubringen. Aufgrund eines Konfliktes zwischen Hersteller und den UWAPITE-Repräsentanten konnte das geplante Projekt allerdings nicht umgesetzt werden: UWAPITE war mit den Prototypen der vom Unternehmen entworfenen Verkehrsschilder nicht einverstanden. Denn die Symbole und Namen der Taxisstände seien auf den Schildern angesichts der großen Werbetafeln nicht ausreichend sichtbar gewesen. Da keine Einigung erzielt werden konnte, wurde das Projekt schließlich eingestellt, so dass die Taxisstände nach wie vor keine entsprechenden Markierungen aufweisen (GD/BezV/18; PZI/UWAPITE/16).

Ein weiteres frühes und nach wie vor zentrales Engagement von UWAPITE betrifft den Einsatz für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die theoretische wie praktische Ausbildung von Fahrern. Bereits 2013 wurden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Behörden, NGOs und Trainingszentren Seminare zur Verkehrssicherheit sowie praktische Fahrtrainings organisiert und durchgeführt. Internen Protokollen der Vereinigung zufolge konnten mithilfe dieser Veranstaltungen zahlreiche Fahrer ihren Führerschein nachholen. Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 2.350 Fahrer mit Unterstützung der *Anti-Poverty and Environmental Care Organization*

aus Dar es Salaam ausgebildet und erhielten ihren Führerschein. Im Jahr 2015 wurden darüber hinaus mit der Unterstützung des tansanischen Trainingszentrums VETA und den Lokalbehörden insgesamt 1.663 Fahrer trainiert (DOK/UWAPITE/15/1; GD/BezV/18). Im Jahr 2017 wurden 4.607 Fahrer durch das Technical Department der Polizei ausgebildet. Schließlich wurde mithilfe des in Dar es Salaam ansässigen *Future World Vocational Training Centers* in demselben Jahr ein weiteres Training durchgeführt, an dem 760 Fahrer teilnahmen (GD/BezV/18). Es ist zwar nicht nachweisbar, inwieweit diese Seminare und Trainings tatsächlich zu einer Reduzierung von Verkehrsunfällen beigetragen haben. Allerdings zeigen verfügbare Statistiken einen deutlichen parallelen Rückgang der Unfälle in Dar es Salaam und Tansania, an denen Motorräder beteiligt sind (AAT 2015, 8; Republic of Tanzania 2016, 37ff.; s. Kap. 4.4.1.2). Die Kooperation mit diversen Akteuren aus der Zivilgesellschaft und von staatlicher Seite kann als wichtiger Erfolg betrachtet werden, an dem die Fahrervereinigungen auch künftig anknüpfen können (s. Abb. 38).



Abb. 38: Verkehrsseminar für Motorrad-Taxi-Fahrer in Dar es Salaam 2018

© E. Mwenisongole

Das Protokoll einer UWAPITE-Versammlung aus dem Jahr 2015 listet darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf, die von den Teilnehmern – darunter ein SUMATRA-Vertreter – gemeinsam beschlossen wurden. In dieser Abstimmung zwischen Motorrad-Taxi-Fahrern und Behörden wurde vereinbart, dass im Namen von SUMATRA Briefe an die Vorsitzenden aller primären Fahrervereinigungen verschickt würden. Darin sollten die jeweiligen Vorsitzenden dazu aufgefordert werden, alle Fahrer in ihren Gruppen über

die Führerscheinplicht zu informieren. Des Weiteren wurde die Durchführung von Kontrollen beschlossen, die nach Ablauf einer nicht genannten Frist an den Taxiständen durchgeführt werden sollten. Dabei sollten diejenigen Fahrer belangt werden, die zu jenem Zeitpunkt keinen Führerschein vorweisen konnten. Auch Fahrzeugeigentümer, die ihre Fahrzeuge an nicht-ausgebildete Fahrer vergeben hatten, sollten in diesem Zusammenhang zur Rechenschaft gezogen werden. Die Bedeutung der beschlossenen Maßnahmen wird anhand der Aussagen eines Teilnehmers des Treffens deutlich. Dieser berichtete, dass in seinem Arbeitsgebiet eine größere Gruppe von Fahrern ohne Führerschein arbeiten würde, diese zudem in kriminelle Aktivitäten verstrickt sei und dass es zu wenig Polizeibeamte gäbe, um die Fahrer effektiv zu kontrollieren. Das Protokoll hält in diesem Zusammenhang außerdem fest, dass es innerhalb von UWAPITE zu diesem Zeitpunkt bereits Pläne dafür gab, einige Mitglieder in der sicheren Verhaftung von delinquenten Fahrern zu trainieren, um so die Polizei unterstützen zu können (DOK/UWAPITE/15/2).

Im Februar 2016 gelang es UWAPITE, ein weiteres Treffen mit Behördenvertretern zu organisieren. Darunter befanden sich Vertreter der Regulierungsbehörde SUMATRA, Polizeibeamte, der Polizeichef aus dem Temeke-Bezirk sowie der für Dar es Salaam verantwortliche Chef-Kommandeur der Polizei. In diesem Treffen wurde die Problematik erneut diskutiert und dahingehend um Unterstützung gebeten. Unter anderem wurden die anwesenden Repräsentanten der Behörden darauf aufmerksam gemacht, dass die Einbindung von UWAPITE-Vertretern bei Kontrollaktionen von Motorrad-Taxi-Fahrern gewünscht sei, z. B. um bei möglichen Beschwerden der Mitglieder entsprechend reagieren zu können. Dieses Treffen wurde von den UWAPITE-Repräsentanten außerdem genutzt, um die Verhaftung von Fahrern einzufordern, die keinen Führerschein hätten, nicht an offiziellen Taxiständen arbeiteten und falsche Arbeitskleidung trügen. Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang das Problem von Diebstählen und anderen kriminellen Aktivitäten diskutiert, die von Fahrern nicht-registrierter Taxistände ausgingen. Zu diesem Zeitpunkt wurde UWAPITE zudem selbst erneut aktiv und organisierte mithilfe von Beamten einer Polizeistation im Unterbezirk Changombe ein zweiwöchiges kostenloses Training, in dem alle teilnehmenden Fahrer die Möglichkeit zum Erwerb eines Führerscheins bekamen. Außerdem fand mit Unterstützung des Polizeikommandeurs der Region Dar es Salaam ein Training für Motorrad-Taxi-Fahrer statt, in dem diese in *Community Policing* ausgebildet wurden. Auch diese Maßnahme diente dem Zweck, die Fähigkeiten der Fahrer zur Unterstützung der lokalen Polizeikräfte zu verbessern (DOK/UWAPITE/16/2).

Zu KIDITIMA: Die Fahrervereinigung KIDITIMA konnte zwar Mitte 2016 – also relativ kurz nach ihrer Gründung – noch keine vergleichbaren Erfolge vorweisen. Allerdings war es ihr zu diesem Zeitpunkt bereits gelungen, sich an einem Treffen zwischen Vertretern anderer Bezirksvereinigungen und dem tansanischen Innenminister zu beteiligen. Dort hatten die Fahrer die Gelegenheit, auf die Probleme der Motorrad-Taxi-Branche aufmerksam zu machen und mögliche Lösungen mit dem Minister zu diskutieren. Besprochen wurde bei diesem

Zusammenkommen u. a. das Problem der fehlenden Infrastruktur an den Taxisständen und die bestehende Sicherheitsproblematik (kriminelle Fahrer, Diebstahl von Fahrzeugen). Aus dem Gespräch gingen zwar keine konkreten Maßnahmen zur Lösung der diskutierten Probleme hervor. Allerdings konnte mit dem Innenminister vereinbart werden, künftig regelmäßige Treffen zwischen Ministerium und Fahrervertretern durchzuführen und damit einen kontinuierlichen Austausch zu ermöglichen (PZI/KIDITIMA/16). Angesichts der insgesamt schwierigen kommunikativen Beziehungen zwischen Behörden und Dienstleistungsanbietern (s. Kap. 4.4.6.3) könnten aus diesem Austausch – insofern es gelingt, diesen tatsächlich aufrechtzuerhalten¹⁵³ – Potenziale für die Verbesserung der Bedingungen im Motorrad-Taxi-Feld erwachsen.

Die Lobby- und Netzwerkarbeit von KIDITIMA und anderen Bezirksvereinigungen hatte trotz zahlreicher verbleibender Probleme bis November 2018 zu einigen positiven Veränderungen geführt. Der Generalsekretär von KIDITIMA berichtete zu diesem Zeitpunkt davon, dass es inzwischen eine insgesamt bessere Kollaboration zwischen Fahrervereinigungen und Regierungsinstitutionen gäbe. Neben intensiverer Kommunikation habe es auch Verbesserungen mit Blick auf die Reduzierung willkürlicher Behandlung der Fahrer durch die Behörden und insbesondere durch die Verkehrspolizei gegeben. Zudem hätten diverse Seminare und Trainings stattgefunden (z. B. zu den Themen Gesundheitsvorsorge und Gender Violence), die Fahrer verfügten inzwischen über bessere Informationen, beispielsweise was ihre Rechte als Dienstleistungsanbieter angehe, und viele Fahrer hätten ihren Führerschein nachgeholt. Dies habe auch dazu geführt, dass die Fahrer die staatlichen Regularien inzwischen stärker respektierten. Problematisch sei aber weiterhin, dass sich viele Fahrer nach wie vor nicht zutrauten, sich z. B. gegen unfaire Behandlung durch Behördenvertreter zu wehren (INF/KIDITIMA/18/3).

Hilfreich für die Verbesserung der Gesamtsituation seien außerdem die verschiedenen Kooperationen zwischen den Fahrern. Auf dieser Ebene finde inzwischen ein regelmäßiger Austausch statt, etwa durch soziale Gemeinschaftsaktivitäten, wie z. B. die regelmäßige Austragung von Fußballturnieren. Diese Veranstaltungen würden dazu genutzt, die Fahrer in verschiedener Hinsicht weiterzubilden: Dabei würden u. a. Rechte und Verpflichtungen, die Bedeutung des Führerscheins, Bedeutung der Mitgliedschaft in einer Fahrervereinigung, Straßenverkehrszeichen, Strategien zur Unterscheidung von ‚echten‘ Kunden einerseits und potenziellen Fahrzeugdieben andererseits diskutiert (DOK/MAPIMAMATA/17; INF/KIDITIMA/18/3; s. Abb. 39).

Zu MAPIMAMATA: Darüber hinaus hat die landesweite Vereinigung MAPIMAMATA mit Blick auf die Förderung der sozialen und ökonomischen Entwicklung ihrer Mitglieder einige Erfolge vorzuweisen. Dazu zählt zunächst der durch die Vereinigung ermöglichte Zugang zu Bankkrediten, der für Einzelpersonen aus der Einkommensgruppe der Fahrer ansonsten oft kaum realisierbar ist. Innerhalb der primären Fahrervereinigung in Mikocheni, welche die

¹⁵³ Im Juli 2018 gab es einen Personalwechsel im tansanischen Innenministerium. Es ist unklar, ob diese Dialogplattform mit dem neuen Innenminister weitergeführt werden konnte.

Gründung von MAPIMAMATA vorangetrieben hatte (PZI/MAPIMAMATA/16), konnten zwischen Mitte 2016 und Ende 2018 Bankkredite für den Erwerb von insgesamt sechs neuen Fahrzeugen aufgenommen werden, die unter den 30 Mitgliedern der MAPIMAMATA-Branch verteilt wurden. Bei der Bereitstellung dieser Fahrzeuge wurden im Feld etablierte ökonomische Relationen reproduziert, indem das im Markt der Mobilitätsdienstleistungen verbreitete Mietkauf-Modell übernommen wurde: Die sechs Fahrer sind dabei jeweils mit einer Bank und der Fahrervereinigung einen Vertrag mit einer Laufzeit von 18 Monaten eingegangen, der sie zu einer Zahlung von 105.000 TZS pro Woche verpflichtet.¹⁵⁴ Der beträchtliche Vorteil für die Fahrer ist hierbei, dass sie im Vergleich zu den normalerweise üblichen Raten von 140.000 TZS pro Woche (an einen Fahrzeugeigentümer, der dies als Geschäftsmodell betreibt) das Fahrzeug zu einem deutlich günstigeren Preis erwerben können – also umgerechnet über 2,5 Millionen TZS einsparen (INF/MAPIMAMATA/18/1+3; s. Kap. 4.4.3.1).



Abb. 39: MAPIMAMATA-Mitglieder bei einem Fußballturnier 2018

© E. Mwenisongole

Neben diesem relevanten Beitrag, den das Modell potenziell zum Aufbau ökonomischen Kapitals bzw. zum sozialen Aufstieg der Fahrer leisten kann, stellt auch der kürzlich erfolgte Beitritt von MAPIMAMATA zum National Social Security Fund einen wichtigen Erfolg für die beteiligten Fahrer dar. Ihrem Vorsitzenden zufolge habe der Sozialfond mehrere Vorteile für die Fahrer: Erstens würden von regelmäßig einzahlenden Mitgliedern die Kosten für

¹⁵⁴ Davon werden 100.000 TZS an die Bank überwiesen, während MAPIMAMATA eine Rückzahlung von 5.000 TZS für die zuvor geleistete Beteiligung am Kredit erhält.

Krankenhausaufenthalte und ärztliche Behandlungen übernommen. Zweitens hätten die Fahrer einen Anspruch auf Pensionszahlungen nach Renteneintritt, der im Todesfall auf die Angehörigen übertragen würde und diese drei Jahre lang absicherte. Drittens ergebe sich für MAPIMAMATA aus der kollektiven Mitgliedschaft im NSSF die Möglichkeit, in Abhängigkeit von der Summe der Gesamteinzahlungen, über den Sozialfond auch individuelle Kredite zu beantragen. Schließlich gewähre der NSSF spezielle Kredite für die Durchführung von Bildungsmaßnahmen, die dem Fahrerkollektiv ebenfalls zugutekommen könnten. Im März 2018 zahlte zwar erst ein kleiner Anteil der MAPIMAMATA-Mitglieder in den Sozialfond ein, langfristig sei aber intendiert, alle an der Vereinigung beteiligten Fahrer von einer Mitgliedschaft im NSSF zu überzeugen (INF/MAPIMAMATA/18/1+2) – inwieweit die dafür notwendigen relativ geringen Beitragszahlungen aufgrund sozioökonomischer Zwänge möglicherweise dennoch ein Hindernis für einzelne Mitglieder darstellen können, muss an dieser Stelle allerdings offen bleiben.

In Hinblick auf den Ausbau von Einfluss und Unterstützung (durch die Erweiterung sozialen und symbolischen Kapitals bzw. des kollektiven Organisationskapitals) konnte MAPIMAMATA im Verlauf des Jahres 2018 zudem eine deutliche Zunahme seiner Mitglieder verzeichnen. Wie aus den Aufzeichnungen des Sekretärs von MAPIMAMATA hervorging, konnte die Vereinigung bis Anfang 2019 landesweit insgesamt 12.750 Mitglieder registrieren – 6.900 davon in Dar es Salaam.¹⁵⁵ Stimuliert worden sei dies durch aktive Kontaktaufnahme zu verschiedenen Fahrervereinigungen auf Ebene der Taxisstände sowie auf Bezirksebene: MAPIMAMATA-Mitglieder suchten dazu die Motorrad-Taxi-Anbieter in verschiedenen Gebieten in Dar es Salaam (und darüber hinaus) auf, diskutierten alltägliche Herausforderungen mit diesen und machten auf die Arbeit von MAPIMAMATA aufmerksam (INF/MAPIMAMATA/18/3). Dem Vorsitzenden von MAPIMAMATA gelang es beispielsweise im Kontext eines Raubüberfalls auf zwei Motorrad-Taxi-Fahrer im städtischen Unterbezirk Kawe, bei dem beide Fahrer getötet wurden, eine große Versammlung von Anbietern zu organisieren und eine öffentliche Rede zu halten, die auch von den lokalen Medien aufgegriffen wurde. Dies korrelierte aus Sicht der Vereinigung mit einer daran anschließenden Zunahme der Mitgliederzahlen (DOK/MAPIMAMATA/18; INF/MAPIMAMATA/18/3).

Als relevant für die Stellung der Vereinigung kann außerdem die Tatsache erachtet werden, dass inzwischen nicht nur hochrangige Vertreter der verschiedenen Bezirksvereinigungen in Dar es Salaam, sondern auch von Fahrervereinigungen aus anderen Landesteilen beigetreten sind. Zudem seien Vorsitzende der Bezirksvereinigungen UWAPITE und CHABBOWIKI inzwischen in Kooperation mit der Verkehrspolizei an der Organisation und Durchführung von Fahrerseminaren in verschiedenen Städten in Tansania beteiligt und betrieben in diesem Zusammenhang auch Werbung für MAPIMAMATA. Außerdem habe ein Treffen mit dem

¹⁵⁵ Diese Information teilte der MAPIMAMATA-Sekretär mit dem Autor während eines Gesprächs Anfang Februar 2019.

Regional Commissioner stattgefunden, um mit diesem u. a. das Problem der Fahrzeugdiebstähle zu diskutieren (INF/MAPIMAMATA/18/3).

Ein interner Bericht der Vereinigung listet neben den erwähnten Aspekten außerdem weitere Erfolge auf, die MAPIMAMATA seit 2016 erreichen konnte. Dazu gehören die Durchführung von Bildungsseminaren zu den Themen Kreditaufnahme, Unternehmertum, Steuerzahlung, formelle Registrierung bei Behörden, Schutz vor Fahrzeugdiebstählen und auch Verkehrssicherheit. Letzteres habe dazu beigetragen, dass die Zahl der Verkehrsunfälle (unter Mitgliedern) deutlich zurückgegangen sei und sich außerdem deutlich mehr Fahrer offiziell registrierten. Der MAPIMAMATA-Vorsitzende teilte mit dem Sekretär der Bezirksvereinigung KIDITIMA zudem die Einschätzung, dass die verschiedenen Aktivitäten zu einer besseren Vernetzung und Zusammenarbeit der Dienstleistungsanbieter geführt habe (DOK/MAPIMAMATA/19; INF/KIDITIMA/18/3).

Über die kooperativen Praktiken der einzelnen übergeordneten Vereinigungen hinaus, konnte die kollektive Interessendurchsetzung der Dienstleistungsanbieter zudem einen Erfolg in der Auseinandersetzung um den City Centre Ban erzielen. Wie in Kapitel 4.4.5.2 gezeigt, hatten die Behörden mit diesem Verbot bereits 2014 u. a. versucht, die Sicherheitslage und die Stausituation im Stadtzentrum zu verbessern. Seitdem hatte es mehrere Zusammenkünfte zwischen Vertretern verschiedener Fahrervereinigungen und den Behörden gegeben, bei denen die Fahrer darauf hingearbeitet hatten, das Verbot aufzuheben oder mindestens aufzuweichen. Im Jahr 2015 fand, vermittelt durch Vertreter der Regierungspartei, ein erstes Treffen mit dem damaligen Regional Commissioner der Region Dar es Salaam sowie mit Vertretern der Regierungspartei, der Verkehrspolizei und SUMATRA statt. Das Zusammenkommen führte allerdings zunächst nicht zu einem Erfolg für die Fahrer, denn die Vertreter aus Politik und Behörden gingen nicht auf die Argumente der Fahrer ein und bekräftigten lediglich die räumliche Restriktion. Anfang 2016 wurde dann von den Vorsitzenden verschiedener Bezirksvereinigungen eine Pressekonferenz organisiert, in welcher die Fahrer ihre Forderungen an die Behörden bezüglich des innerstädtischen Motorrad-Taxi-Verbots der Öffentlichkeit präsentierten – eine Reaktion der Behörden darauf erfolgte allerdings nicht (INF/KIDITIMA/18/2). Auf dem öffentlichen Treffen, das von UWAPITE im Februar 2016 organisiert worden war, forderten die Fahrer schließlich die anwesenden Behördenvertreter auf, zumindest auf eine Freigabe bestimmter Straßen und Routen im Stadtzentrum hinzuwirken, damit die Motorrad-Taxis dort ihre Dienstleistung legal anbieten dürften. Unter anderem sollte dadurch das nationale Krankenhaus Muhimbili und der stark frequentierte Fähranleger im Hafen, welcher das Stadtzentrum mit der Halbinsel Kigamboni verbindet, für die Fahrer zugänglich werden (DOK/UWAPITE/16/2).

Letztendlich konnten die Fahrervereinigungen aufgrund der intensiven Lobbyarbeit – und durch den Einsatz ihres gewachsenen symbolischen Kapitals – in einem Zusammenkommen mit dem seit Ende 2015 amtierenden neuen Regional Commissioner im Jahr 2016 eine

Verkleinerung der Verbotszone erreichen (s. Kap. 4.4.6.3; s. Karte 6). Dies stellt zwar einen nicht zu vernachlässigenden Erfolg für die Fahrer dar, weil das Marktgebiet, das sie legal bedienen dürfen, vergrößert wurde. Allerdings können nach wie vor viele lukrative Zielgebiete nicht angefahren werden und die Auseinandersetzungen darum stellen weiterhin eine zentrale Herausforderung in der Arbeit der Fahrervereinigungen dar (WS/KIDITIMA/18; WS/MAPIMAMATA/18; WS/SUMATRA/18; WS/UWAPITE/18).

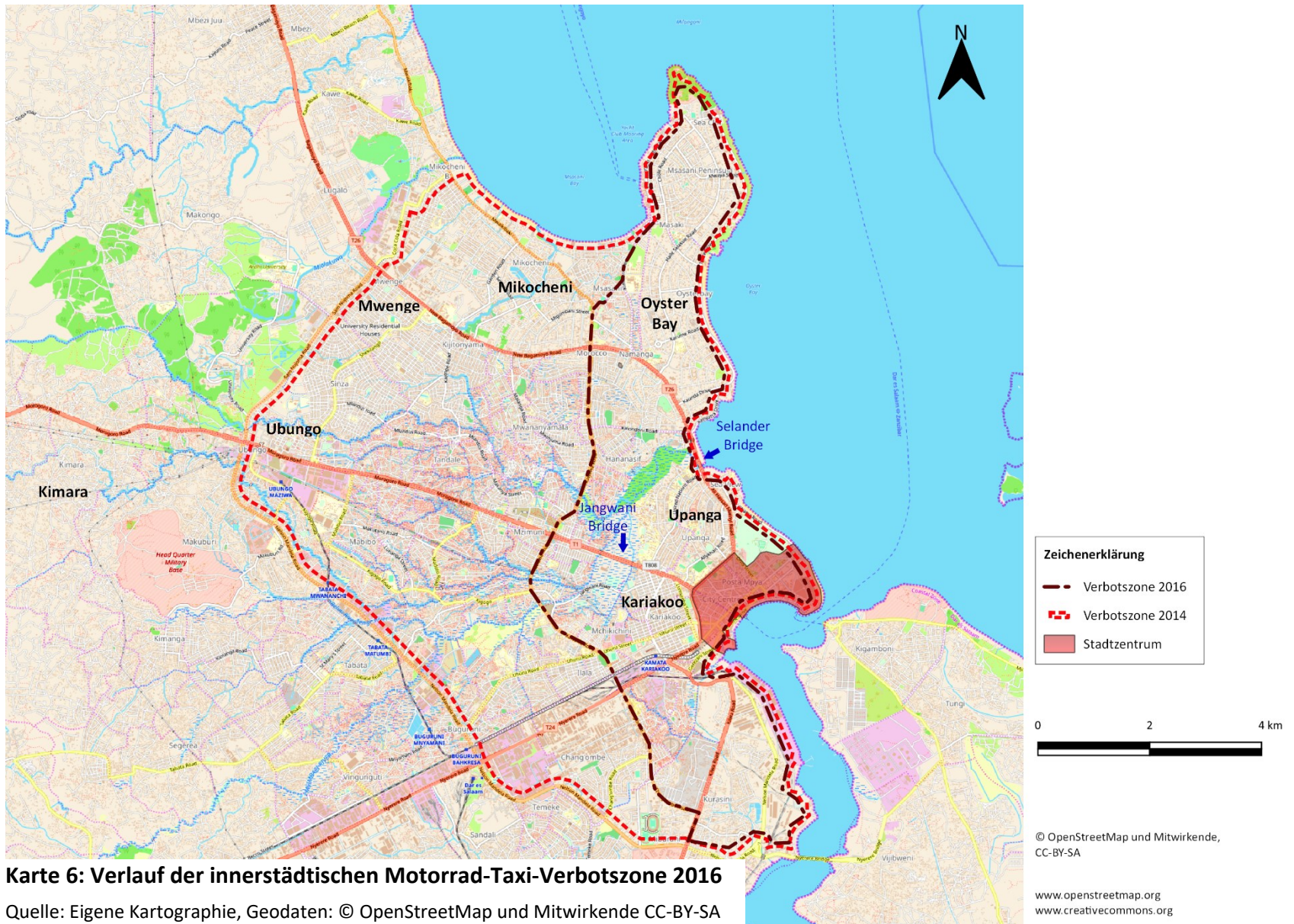
4.4.6.3 “It is political”: Partikularinteressen, Widersprüche und verbleibende Herausforderungen

Trotz einiger wichtiger Erfolge der übergeordneten Fahrervereinigungen weisen die kooperativen Praktiken also auch Grenzen auf. Zentrale Probleme und Konflikte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung sind trotz aller bisherigen Bemühungen auf Anbieterseite sowie auf Seite der Behörden nach wie vor ungelöst. Damit bleiben einige Anknüpfungspunkten für weitere Aktivitäten der beteiligten Akteure bestehen, wie von Vertretern verschiedener primärer und übergeordneter Fahrervereinigungen im Rahmen eines Stakeholder-Workshops im März 2018 herausgearbeitet wurde.¹⁵⁶ Über die bereits im Verlauf der bisherigen Darstellungen thematisierten Aspekte hinaus zählen dazu die Überschneidung von Verantwortlichkeiten zwischen beteiligten Behörden, fehlende Transparenz und Kommunikation behördlicher Entscheidungen und eine aus Sicht der Dienstleistungsanbieter unzureichende Unterstützung durch die Behörden. Auch eine Politisierung der Dienstleistung, welche das Feld der Motorrad-Taxis zwischenzeitlich zu einem Schauplatz für eine Auseinandersetzung zwischen der Regierungspartei CCM (*Chama cha Mapinduzi*, d. h. Partei der Revolution) und der größten Oppositionspartei CHADEMA (*Chama cha Demokrasia na Maendeleo*, d. h. Partei für Demokratie und Entwicklung) werden ließ, wirkte sich in diesem Sinne negativ aus. Dazu zählt auch die Gründung einer konkurrierenden Fahrervereinigung durch den Regional Commissioner von Dar es Salaam und in diesem Kontext der Versuch einer Durchsetzung von Partikularinteressen einzelner Akteure des Feldes.

Behördliche Kompetenzüberschneidung, Intransparenz und die Wahrnehmung fehlender Unterstützung

Für die Anbieter der Motorrad-Taxi-Dienstleistung stellt eine fehlende Transparenz der behördlichen Entscheidungen und teils der regulativen Maßnahmen ein zentrales Problem dar. Denn dies führt zu Unklarheiten auf Seite der Fahrer und ist ein Hindernis für das Nachvollziehen

¹⁵⁶ Der dreitägige Stakeholder-Workshop wurde im Rahmen des in Fußnote 42 genannten DFG-Projektes organisiert und fand zwischen dem 6.-8. März 2018 im Department of Transportation and Geotechnical Engineering an der University of Dar es Salaam statt (s. Kap. 4.1). Ziel war es, Vertreter der Anbieterseite und Vertreter der Behörden mit den Forschungsergebnissen zu konfrontieren und mit ihnen über verbleibende Herausforderungen und Potenziale der Motorrad-Taxi-Dienstleistung zu diskutieren.



und die Akzeptanz dieser Entscheidungen und Maßnahmen. Als Gründe für die Intransparenz sind v. a. bestehende Kompetenzüberschneidungen zwischen den Behörden und Unklarheiten über Zuständigkeiten zu nennen. Diese tragen in der Konsequenz zu widersprüchlichen oder nicht abgestimmten Entscheidungen bei, wie auch verschiedenen öffentlichen Dokumenten zu entnehmen ist (JICA 2008a; United Republic of Tanzania 2009). Diese Problematik wurde außerdem von einem Mobilitätsforscher der Universität Dar es Salaam bestätigt: “There is ... a lot of overlap I can assure you. A lot of overlap between institutions here as far as transport is concerned” (PZI/UDSM/16).

Dies zeigt sich besonders beim zentralen Konflikt um die räumlichen Restriktionen der Dienstleistung und den City Centre Ban. Dieses für Motorrad-Taxi-Fahrer geltende Verbot, im Stadtzentrum zu arbeiten, war im Jahr 2014 in einer gemeinsamen Presseerklärung des damaligen Regional Commissioners und des Regional Special Zone Commander der Polizei über lokale Radio- und Fernsehstationen verkündet worden. Allerdings waren dabei keine Vertreter der Regulierungsbehörde SUMATRA und des Bezirks Ilala, zu dem das Stadtzentrum zählt, anwesend. Unklar war von Anfang an, auf welcher rechtlichen Grundlage das Verbot basiert, was die Fahrer als ein zentrales Argument dagegen anführen. Dies veranlasste sie dazu, eine Klage beim zuständigen lokalen Gericht einzureichen, deren Ausgang allerdings noch nicht entschieden ist (vgl. INF/KIDITIMA/18/2; INF/RSA/15; WS/MAPIMAMATA/18). Da keine öffentlich zugänglichen Dokumente existieren, welche die räumliche Restriktion begründen und rechtlich belegen, hatten sich Vertreter der Bezirksvereinigungen bereits unmittelbar nach dem Verbot an den Bürgermeister Dar es Salaams sowie zu einem späteren Zeitpunkt auch an den Regional Commissioner gewandt, um eine Erklärung einzufordern. Die Fahrer erhielten jedoch keine Antwort auf ihre Anfragen (INF/KIDITIMA/16; INF/KIDITIMA/18/2). Eine nachvollziehbare rechtliche Grundlage für das Verbot sei aber entscheidend, denn diese trüge ggf. zur Akzeptanz der Restriktionen durch die Fahrer bei (PZI/MAPIMAMATA/16).

Hinsichtlich des City Centre Ban geben Aussagen von Behördenvertretern weitere Hinweise auf die Probleme der fehlenden Transparenz der behördlichen Entscheidung sowie auf Kompetenzüberschneidungen und Widersprüche. Der ehemalige Chef-Kommandeur der tansanischen Verkehrspolizei merkte im Interview zunächst an, dass die Motorrad-Taxi-Regulierung von 2010 keine räumlichen Restriktionen festhalte.¹⁵⁷ Allerdings sei die Annahme der Behörden anfangs gewesen, dass die Motorrad-Taxis ohnehin in den randstädtischen Gebieten und nicht im Stadtzentrum operierten. Darüber hinaus sei die Definition des Stadtzentrums unklar und damit auch der konkrete Verlauf der Grenze nicht eindeutig bestimmt, wofür wiederum SUMATRA zuständig sei (PZI/TrafficPolice/16). In einem Interview mit dem Director of Road Licensing der Behörde stellte dieser allerdings klar, dass die Verantwortung für die Definition

¹⁵⁷ Die Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations 2010 halten lediglich fest, dass die zuständigen Behörden bei Registrierung der Fahrer über die Zuweisung zu einem Taxistand eine räumliche Zuteilung vornehmen müssen. Das räumliche Ausmaß des jeweiligen Arbeitsgebietes wird dabei allerdings nicht exakt festgelegt.

des Stadtzentrums und dessen Grenzen eigentlich bei der Stadtverwaltung läge (PZI/SUMATRA/1/16). Doch auch über die Verkleinerung der Restriktionszone im Jahr 2016 wurde offiziell wiederum durch den Regional Commissioner und nicht durch die Lokalverwaltung entschieden. Die SUMATRA-Behörde hatte sich gegen diese Verkleinerung der Verbotszone ausgesprochen, konnte dies aber nicht durchsetzen (PZI/SUMATRA/2/16).

Interviews und Gruppendiskussionen mit mehreren Fahrern zeigten, dass die öffentliche Debatte um den Verlauf der Grenze des Stadtzentrums zu Unklarheiten auf Seite der Fahrer beigetragen hat. Der Wahrnehmung verschiedener Fahrer zufolge ändern sich diese Grenzverläufe kontinuierlich und der jeweils aktuelle Verlauf ist meist unbekannt. Zum Teil orientieren sich die Fahrer daher vor allem an den bekannten Kontrollpunkten, an denen Verkehrspolizisten anzutreffen sind. Daher hat sich in der Praxis durchgesetzt, dass Fahrer bis zur Selander Bridge im Norden und bis zur Jangwani Bridge weiter südlich fahren, obwohl beide Orte auch nach der Verkleinerung der Verbotszone nach wie vor zum Gebiet des Stadtzentrums gezählt werden (GD/Mikocheni/16; PZI/Abduli/16; s. Kap. 4.4.6.1). Schließlich resultiert ein weiterer Konfliktpunkt aus der ungeklärten Frage, warum einige Fahrer offenbar im Stadtzentrum geduldet werden, während die Mehrheit der Fahrer ausgeschlossen wird (INF/Janet/18; INF/KIDITIMA/18/1; PZI/Komitee/16; s. Kap. 4.4.6.1). Dieser Sachverhalt und generell die fehlende Kommunikation durch die Behörden und zwischen diesen und den Anbietern der Dienstleistung sei ein großes Problem, wie eine Vertreterin des Trade Office des neuen Ubungo-Bezirks während des Stakeholder-Workshops an der Universität Dar es Salaam erläuterte (WS/UMC/18).

Eine nicht ausreichende Kommunikation behördlicher Entscheidungen ist auch in Zusammenhang mit der Aufweichung der staatlichen Regularien zwischen 2011 und 2013, dem Richtungswechsel hin zu einer restriktiveren Durchsetzung der Regularien ab 2014, und schließlich auch den Veränderungen in der Lizenzierung (Straßenzulassung, Steuererhebung) durch die Tanzania Revenue Authority festzustellen (s. Kap. 4.4.5.2). Über einen längeren Zeitraum war für viele Fahrer unklar, welche Lizenzen zu beantragen waren und welche Steuern und Gebühren wofür zu entrichten waren (s. Kap. 4.4.6.1) – die Aufklärung über die regulativen Institutionen übernehmen, wie oben gezeigt, inzwischen größtenteils die übergeordneten Fahrervereinigungen. Dies habe den Angaben einiger Vorsitzender dieser Vereinigungen zufolge bereits zu einem besseren Verständnis unter den Fahrern beigetragen (s. Kap. 4.4.6.2).

Weitere Konflikte und Widersprüchlichkeiten ergeben sich aus der von den Fahrern so wahrgenommenen fehlenden Unterstützung durch die Behörden. Dies äußert sich z. B. in der Auffassung, dass sowohl den Bajaj- als auch den Bodaboda-Fahrern ihre Rechte als Anbieter einer an sich legalen Dienstleistung nicht ausreichend von der Regierung und der behördlichen Administration zugestanden würden (vgl. INF/KIDITIMA/16; PZI/KIDITIMA/16; WS/KIDITIMA/18). Dies zeige sich z. B. darin, dass es teilweise zu Misshandlungen und Willkür durch Polizisten gegenüber den Motorrad-Taxi-Anbietern käme. Beamte traktierten die Fahrer dabei mit Stockschlägen und zudem würden Fahrer oftmals verhaftet bis sie eine Bestechungszahlung

an die Beamten leisteten (vgl. PZI/Komitee/16; WS/CHABBOWIKI/18; WS/UWAPITE/18; *The East African*, 18.6.2019).¹⁵⁸ Eine fehlende Unterstützung durch Behörden läge auch in der Hinsicht vor, dass diese die Anliegen der Fahrer nicht zur Kenntnis nähmen. Beispielsweise ginge die Polizei nicht auf Beschwerden der Fahrer ein, wenn beispielsweise ein nicht zur Vereinigung gehörender Fahrer an einem Taxistand parkte, oder die Polizei verlange eine Bezahlung, um sich mit der Angelegenheit auseinanderzusetzen (WS/KIDITIMA/18).

Eine Vernachlässigung der Motorrad-Taxis durch die Behörden zeigt sich darüber hinaus auch in der oben thematisierten fehlenden infrastrukturellen Ausstattung der Taxistände. Die von UWAPITE initiierte Markierung von Taxiständen durch Verkehrsschilder war u. a. an fehlenden finanziellen Mitteln der Lokalverwaltung gescheitert (s. Kap. 4.4.6.2). Da die Fahrer täglich rund 100 TZS als Gebühr¹⁵⁹ für die Nutzung ihres Taxistands an die Lokalverwaltung zahlten, sei diese – als solche wahrgenommene – fehlende Unterstützung für die Fahrer nicht hinnehmbar (INF/KIDITIMA/18/3; PZI/Jackson/16; s. Kap. 4.4.5.1). Die Fahrer erhielten zudem keine Informationen darüber, wie die von den Fahrern erhobenen Steuern von den Behörden verwendet würden (PZI/Kazembe/16).

Eine vom gegenwärtigen Regional Commissioner Dar es Salaams im Rahmen einer Sensibilisierungskampagne vorgenommene administrative Maßnahme hatte hingegen zwar die Intention, die Zahlungsmoral der Dienstleistungsanbieter zu stärken, stellte aber tatsächlich einen Eingriff in die Verantwortlichkeiten der Lokalbehörden und eine Ungleichbehandlung von Fahrern dar: Im Jahr 2018 habe der Regional Commissioner zwischenzeitlich verfügt, dass die Gebühr für die Erneuerung der SUMATRA-Lizenz in seinem Amtssitz, der im Bezirk Ilala lokalisiert ist, bezahlt werden könne. Dort hätten die Fahrer lediglich 22.000 TZS (Bodaboda) bzw. 32.000 TZS (Bajaj) für die Lizenz zahlen müssen, ohne dass aber die Parkgebühren für die Taxistände (36.000 TZS) erhoben worden seien (INF/KIDITIMA/18/3).

Damit trat diese Registrierungsbehörde aber gewissermaßen in Konkurrenz zu den Bezirken, die durch eine SUMATRA-Verordnung über die Kompetenz zur Ausstellung von Lizenzen und zur Erhebung der dafür fälligen Gebühren verfügen (s. Kap. 4.4.5.1). Diese sind zwar dazu verpflichtet, die für die Road Service Licence erhobene Gebühr an SUMATRA weiterzuleiten. Die gleichzeitig erhobenen Parkgebühren fließen allerdings als Steuereinnahmen in das Budget der Lokalverwaltung ein. Die Maßnahme des Regional Commissioners führte in der Konsequenz zwischenzeitlich zu einem Einnahmenverlust der Lokalverwaltung, während die Fahrer, die sich im Amtssitz des Regional Commissioners registrierten, gegenüber anderen Fahrern den Vorteil hatten, geringere Gebühren zahlen zu müssen.

Als Reaktion auf die Maßnahme des Regional Commissioners verordnete die Administration des Ilala-Bezirks dann, dass die fälligen Parkgebühren künftig von den Unterbezirken erhoben

¹⁵⁸ Wie in Kapitel 4.4.6.2 erwähnt, hat sich diese Problematik inzwischen möglicherweise abgeschwächt.

¹⁵⁹ Hierbei handelt es sich um eine grobe Umrechnung der in den Gebühren der SUMATRA-Lizenz enthaltenen jährlichen Parkgebühren von 36.000 TZS.

werden sollten (INF/KIDITIMA/18/3). Doch zum einen ist fraglich, ob Letztere über die dafür notwendigen Kapazitäten (bzw. delegiertes Kapital) verfügen. Zum anderen bedeutete eine entsprechende Umsetzung eine weitere Veränderung der bisherigen Registrierungs- und Verwaltungsprozesse. Es ist somit anzunehmen, dass auch diese Regelungen eher kontraproduktiv für die Schaffung einer transparenten und für die Dienstleistungsanbieter nachvollziehbaren staatlichen Regulierung sind.

Politische Instrumentalisierung der Motorrad-Taxis

Die Ausführungen zu den Hintergründen des Aufstiegs der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam und in Tansania haben bereits gezeigt, dass die Branche aufgrund ihrer ökonomischen und sozialen Bedeutung (Arbeitsplätze, Deckung von Mobilitätsbedarfen) auch aus wahltaktischen Gründen eine große Bedeutung auf lokaler und vor allem auch nationaler politischer Ebene hat. Dies führte im positiven Sinne für die Anbieter von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen (und den dahinterstehenden Fahrzeugeigentümern/Investoren) zu einer rechtlichen Anerkennung der Branche, welche es erlaubte, die Dienstleistung legal anzubieten und damit Einkommen (bzw. Profite) zu erzielen. Auf der anderen Seite wirkte sich das Hineintragen der politischen Auseinandersetzungen zwischen der Regierungspartei CCM und der Oppositionspartei CHADEMA in das Feld der Motorrad-Taxis nachteilig für eine effektive Regulierung und Verbesserung der Dienstleistung aus. Hierbei spielte auch die Affiliation einzelner Fahrer und Fahrergruppen mit den Parteien eine Rolle (GD/BezV/18; INF/KIDITIMA/18/2+3).

Als beispielhaft für die politische Instrumentalisierung kann der Einsatz des ehemaligen Premierministers Edward Lowassa für die Interessen der Motorrad-Taxi-Fahrer gelten. Dieser hatte das Amt des Premierministers zwischen 2005 und 2008 unter der CCM-Regierung von Jakaya Kikwete bekleidet. Später war er zur Oppositionspartei CHADEMA gewechselt und als deren Kandidat für die Präsidentschaftswahl im Oktober 2015 aufgestellt worden, nachdem das Zentralkomitee seiner vorherigen Partei CCM entschieden hatte, ihn nicht als offiziellen Präsidentschaftskandidaten aufzustellen (*Reuters*, 29.7.2015; *The East African*, 11.7.2015). In diesem Zusammenhang hatte Lowassa seine Ambitionen bereits Ende 2013 öffentlich gemacht. Zu diesem Zeitpunkt hatte er die Feierlichkeiten von Motorrad-Taxi-Fahrern zum *Bodaboda Day* im Leaders Club in Dar es Salaam besucht und dort eine Rede gehalten, in der er den anwesenden Fahrern seine umfangreiche Unterstützung versprochen hatte. Dabei hatte er u. a. die Akquise von finanziellen Mitteln zur Gründung von SACCOS zugesagt, über welche die Fahrer Kredite zum Kauf eines eigenen Fahrzeugs erhalten könnten, um unabhängig vom bisherigen Geschäftsmodell und den Fahrzeugeigentümern zu werden (PZI/KIDITIMA/16; *Tanzanian Affairs*, 1.1.2016; *Urban Africa*, 29.4.2014). Auf der Veranstaltung wurden allerdings zugleich auch T-Shirts an die Fahrer verteilt, auf denen ein Wahlkampf-Slogan gedruckt war. Dieser propagierte die Wahl von Lowassa zum nächsten Präsidenten Tansanias. Bestimmte Teilgruppen der Motorrad-Taxi-Fahrer galten seitdem als dessen Anhänger (vgl.

INF/KIDITIMA/18/2; INF/UWAPITE/18; PZI/KIDITIMA/16).

Als Lowassa 2015 zu CHADEMA gewechselt und zum offiziellen Präsidentschaftskandidaten der Oppositionspartei gekürt worden war, nutzte er seine guten Beziehungen zu den Motorrad-Taxi-Fahrern, um diese auch für seinen Wahlkampf in seiner neuen Partei einzubinden. Dazu nahm er Kontakt zur Fahrervereinigung UWAPITE und ihrem Vorsitzenden auf, um eine Kooperation einzugehen (INF/UWAPITE/18). Dieser erklärte im Gespräch, dass er von der Wahlkampagne Lowassas Geldmittel erhalten hatte, um die Mitglieder von UWAPITE zu organisieren und in die Kampagne einzubinden (u. a. Werben durch das Tragen von Wahlkampf-T-Shirts, Begleiten von Wahlkampfauftritten, Teilnahme an politischen Paraden etc.). Diese politische Instrumentalisierung von Motorrad-Taxi-Fahrern ist in Tansania nicht unüblich (Bishop et al. 2019, 29; PZI/Juma/16; *The Citizen*, 2.8.2016).¹⁶⁰ Als die Regierungspartei CCM allerdings von diesen UWAPITE-Aktivitäten erfuhr, habe sie versucht, diese umgehend zu unterbinden, indem sie ihren Vorsitzenden unter Druck gesetzt und schließlich verhaften lassen habe. Ohne dass es eine konkrete Anklage gegeben hätte, habe dieser vier Monate im Gefängnis eingesessen (INF/UWAPITE/18). Wie im Folgenden weiter gezeigt wird, wirkt sich die hier beschriebene politische Instrumentalisierung negativ auf die Effektivität der kooperativen Praktiken der Fahrervereinigungen aus, weil Letztere durch die politischen Konflikte und dadurch hervorgerufenen Misstrauen gehemmt werden.

Partikularinteressen und politische Eingriffe in die Organisation der Motorrad-Taxis

Die Unterstützung von CHADEMA durch UWAPITE und damit durch die größte Bezirksvereinigung in Dar es Salaam trug außerdem zu einer Spaltung innerhalb der Branche bei, welche auch über die Präsidentschaftswahl vom November 2015 hinaus zu Konflikten führte.¹⁶¹ Anführer anderer Fahrervereinigungen, welche sich als CCM-Anhänger verstanden, wandten sich zu diesem Zeitpunkt an den Regional Commissioner von Dar es Salaam, der als Vertreter der nationalen Regierung auf Regionsebene ebenfalls CCM-Mitglied ist. Mit dessen Hilfe sollte eine regionale Fahrervereinigung gegründet werden, um – der Interpretation des UWAPITE-Vorsitzenden zufolge – aus politischen Gründen den Einfluss von UWAPITE einzuschränken.

¹⁶⁰ Diese Instrumentalisierung gesellschaftlicher Gruppen zu Wahlkampfszwecken ist unabhängig von der Parteizugehörigkeit ein gängiges Phänomen in Tansania (Ewald 2013). Das Einbinden von Motorrad-Taxi-Anbietern zur Durchführung von Paraden und Wahlkampfveranstaltungen findet dabei inzwischen regelmäßig statt. Die Fahrer erhalten dafür eine Bezahlung und Spritgeld und begleiten die Kandidaten bei ihren Auftritten (PZI/Juma/16). Politiker, die nachweisen, dass sie die Unterstützung großer Gruppen haben, können finanzielle Mittel bei ihrer Partei beantragen, die sie dann für Wahlkampfszwecke einsetzen können. Dabei haben aber die Kandidaten der Regierungspartei CCM deutliche Vorteile, weil die Partei – anders als die Oppositionsparteien – über lange etablierte Strukturen und umfangreiche Finanzmittel verfügen (Ewald 2013; INF/KIDITIMA/18/3) – die Regierungspartei CCM ist seit der Unabhängigkeit Tansanias im Jahr 1961 an der Macht. So können z. B. Mittel aus dem National Youth Fund eingesetzt werden, mit denen dann bestimmte soziale Gruppen unterstützt werden, um im Gegenzug eine Beteiligung an Wahlkämpfen von diesen einzufordern (INF/KIDITIMA/18/3).

¹⁶¹ Die Wahl wurde von der CCM und ihrem Kandidaten John P. Magufuli mit einem Stimmenanteil von gut 58% gewonnen. CHADEMA holte mit ihrem Kandidaten Edward Lowassa knapp 40% der Stimmen (*BBC News*, 29.10.2015).

Zugleich orientierten sich die Initiatoren der neuen Vereinigung aber gewissermaßen an den etablierten kooperativen Praktiken der bereits existierenden Vereinigungen und damit an bestehenden Governance-Strukturen des Feldes. Denn auch die neue Vereinigung sollte zu einer Anlaufstelle für Motorrad-Taxi-Fahrer aus Dar es Salaam ausgebaut werden, welche Unterstützung im Rahmen ihrer alltäglichen Praxis benötigten (GD/BezV/18; INF/UWAPITE/18).

Dieser neuen Organisation sei es allerdings deshalb nicht gelungen, ein Gegengewicht zu erzeugen und eine ausreichende Zahl von Mitgliedern zu akquirieren, weil ein Großteil der Motorrad-Taxi-Fahrer in Dar es Salaam auf der Seite von UWAPITE und ihrem Vorsitzenden gestanden hätte (INF/UWAPITE/18). Dieser verfügte dementsprechend über ein größeres soziales und symbolisches Kapital als die Initiatoren der neuen Vereinigung. Wie im Folgenden gezeigt wird, führte selbst die Einbindung des Regional Commissioners Paul Makonda, der in seiner Funktion als Repräsentant der nationalen Regierung für die Region Dar es Salaam über ein hohes delegiertes Kapital (i. S. von behördlichen Entscheidungskompetenzen) sowie auch politisches und symbolisches Kapital (i. S. von Einflussmöglichkeiten und Zugriffen auf Unterstützungsstrukturen der Regierungspartei) verfügt, letztendlich nicht zu einer erfolgreichen Etablierung der neuen Fahrervereinigung.

Die Initiierung der neu geplanten Fahrervereinigung stand in Verbindung mit einem öffentlichen Treffen des Regional Commissioners, welches mit Vertretern der Motorrad-Taxi-Branche¹⁶² Anfang April 2016 organisiert worden war. Ergebnis dieser Versammlung war zunächst die Gründung eines Komitees, das damit betraut wurde, Vorschläge für eine Verbesserung der Branche zu erarbeiten und dazu eine umfassende Zählung und Registrierung aller Motorrad-Taxi-Fahrer in Dar es Salaam durchzuführen. Damit war allerdings zugleich eine Kompetenzüberschreitung verbunden, denn die Aufgabe der Registrierung und des Führens einer entsprechenden Datenbank lag zu diesem Zeitpunkt bereits in der Verantwortung der Trade Offices der Bezirke. Dennoch fand dieser Steuerungsversuch des Regional Commissioners auch die Unterstützung der Lokalbehörden sowie auch von SUMATRA (PZI/KMC/1/16; PZI/SUMATRA/1/16).

Das Komitee bestand aus insgesamt 13 Mitgliedern, zusammengesetzt aus Vertretern der Fahrer – allerdings mit einem Übergewicht der Bodaboda-Fahrer gegenüber den Bajaj-Fahrern – sowie aus Vertretern der Verkehrspolizei und der Bezirksverwaltungen (PZI/KIDITIMA/16; PZI/Komitee/16). Die Mitglieder seien jedoch nicht demokratisch gewählt, sondern vom Regional Commissioner spontan eingesetzt worden, ohne dass andere Vertreter der Branche dazu angehört worden seien. Zudem seien unter den berufenen Fahrern v. a. unerfahrene Dienstleistungsanbieter vertreten gewesen (INF/KIDITIMA/16; PZI/KIDITIMA/16). Das Komitee

¹⁶² Die Fahrer erläuterten gegenüber dem Regional Commissioner die alltäglichen Probleme des Geschäfts. Sie sprachen dabei u. a. die hohe Zahl von Unfällen, finanzielle Schwierigkeiten von Fahrern, die im Krankenhaus liegen und ihre Familien nicht versorgen können, die Angst der Fahrer vor der Polizei und Hilfspolizei, sowie die Wahrnehmung, dass die Regierung die Fahrer ablehnen würde, an. Der Regional Commissioner versprach daraufhin Verbesserungen vorzunehmen (PZI/Komitee/16).

organisierte zwischen April und Juli 2016 mit Unterstützung des Regional Commissioners und offenbar finanziert durch ein lokales Unternehmen¹⁶³ eine stadtweite Zählung und Registrierung aller Motorrad-Taxis. Dazu wurden an den Taxisständen Formulare ausgeteilt, über die eine Reihe von persönlichen Daten erfasst wurden.¹⁶⁴ Es wurden zwar nicht alle Unterbezirke abgedeckt. Es gelang aber, innerhalb von zwei Erhebungsphasen stadtweit immerhin über 27.000 Fahrer zu registrieren (DOK/Komitee/16/1; GD/BezV/18; INF/Iddi/16; s. Kap. 4.4.1.1).¹⁶⁵

Das Ziel der Erfassung war es, auf Grundlage der erhobenen Informationen zunächst eine Datenbank anzulegen. Mithilfe dieser Daten sollte es dann möglich sein, jedem registrierten Fahrer eine ID-Nummer zuzuweisen und eine personalisierte Reflektorweste auszuhändigen, welche von dem beteiligten Lokalunternehmen bereitgestellt werden würde.¹⁶⁶ Mithilfe einer dafür entwickelten einfachen Mobiltelefon-Applikation sollte es schließlich für Fahrgäste oder auch Behördenvertreter jederzeit möglich sein, über die auf der Rückseite der jeweiligen Weste abgedruckte ID-Nummer Informationen über den jeweiligen Fahrer abzurufen (u. a. Arbeitsort und Telefonnummer des Vorsitzenden der jeweiligen primären Fahrervereinigung). Mit der so möglichen Identifizierung jedes einzelnen Fahrers war das Ziel verbunden, die Sicherheit für alle Beteiligten zu erhöhen, wie auch in den tansanischen Medien öffentlichkeitswirksam berichtet wurde. Die Einführung der Reflektorwesten und der Mobiltelefon-Applikation war für Ende Juli 2016 vorgesehen (*Daily News*, 19.9.2016; *Daily News*, 20.9.2016; INF/Komitee/16; PZI/Komitee/16; s. Abb. 40).

Darüber hinaus hatten die Aktivitäten des Komitees zum Ziel, die Durchsetzung der regulativen Institutionen der Motorrad-Taxi-Verordnung u. a. durch die Registrierung aller Fahrer und Taxisstände voranzutreiben sowie das Verhältnis zu Behörden und insbesondere zur Verkehrspolizei zu verbessern. Schließlich sollte die neue regionale Fahrervereinigung etabliert werden, die als übergeordneter Zusammenschluss zwischen primären Fahrervereinigungen und den Behörden vermitteln und zur Lösung allgemeiner Probleme der Branche beitragen sollte. In diesem Zusammenhang legte der Regional Commissioner den Lokalverwaltungen außerdem nahe, Unterstände an den Taxisständen einzurichten, um die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern (GD/BezV/18; PZI/KMC/1/16; PZI/Komitee/16; *Tanzania Daily News*, 19.9.2016; *Tanzania Daily News*, 20.9.2016) – wie im Rahmen eines erneuten Ortsbesuchs festgestellt

¹⁶³ Das Unternehmen zahlte den Mitgliedern des Komitees ein Tagegeld von 20.000 TZS. Zudem wurde den Mitgliedern ein neues Motorrad ausgehändigt (GD/BezV/18)

¹⁶⁴ Diese umfassten u. a. Name und Geburtsdatum, Mobiltelefonnummer, Wohnort, Name des Taxisstands, Vorhandensein eines Führerscheins, Mitgliedschaft in einer Versicherung, Mitgliedschaft in einem Sozialversicherungs-Fond, Vorhandensein eines eigenen Bankkontos, Besitzverhältnisse des Fahrzeugs, Anzahl der Fahrzeuge, die aktuell gefahren werden, Registrierung bei Sumatra (DOK/Komitee/16/2).

¹⁶⁵ In der ersten Phase wurden Taxisstände und Fahrer außerhalb des Stadtzentrums registriert. In der zweiten Phase wurden diejenigen Taxisstände registriert, die nach Verkleinerung der Grenzen des Stadtzentrums nicht mehr Teil desselben waren. Fahrer und inoffizielle Taxisstände innerhalb des verbleibenden CBDs wurden nicht registriert (GD/BezV/18).

¹⁶⁶ Insgesamt standen rund 20.000 Reflektorwesten zur Verfügung (GD/BezV/18).

werden konnte, war dies aber bis Februar 2019 noch nicht umgesetzt.

Auch der City Centre Ban spielte im Rahmen der Aktivitäten des Motorrad-Taxi-Komitees eine Rolle. Denn die Fahrer hegten die Hoffnung, dass durch die Registrierung der Fahrer und aufgrund der neuen Identifizierungsmöglichkeiten ein wesentliches Argument der Behörden für die Aufrechterhaltung der Restriktion – das behauptete oder tatsächliche Sicherheitsrisiko – fallen würde (PZI/Komitee/16). Die Verhandlungen zwischen Mitgliedern des Komitees, den Fahrern anderer Bezirksvereinigungen sowie dem Regional Commissioner führten schließlich dazu, dass dieser die restriktive Zone per Anordnung tatsächlich deutlich verkleinerte, wie oben gezeigt (s. Kap. 4.4.6.2; s. Karte 6). Ein wesentliches Argument des Regional Commissioners stützte sich dabei auf die ökonomische Bedeutung der Branche (PZI/KMC/2/16). Es ist jedoch auch anzunehmen, dass bereits die Bezirksvereinigungen durch ihren kontinuierlichen Einsatz in den zwei Jahren zuvor möglicherweise eine wichtige Vorarbeit für diese politische Entscheidung geleistet haben.¹⁶⁷



Abb. 40: Exemplar einer Reflektorweste

Quelle: Eigene Aufnahme (2018)

Resultierende Konflikte und gescheiterte Re-Organisation der Motorrad-Taxi-Anbieter

Mit der Durchführung der Registrierung durch das Motorrad-Taxi-Komitee waren schon zu Beginn einige Probleme verbunden. Denn auch hier führte eine fehlende Transparenz zu Informationsmangel und Missverständnissen unter den Dienstleistungsanbietern. Die Registrierung

¹⁶⁷ Das Erwirken einer vollständigen Aufhebung des City Centre Ban gelang den Fahrervereinigungen allerdings auch in der Folgezeit nicht.

der Fahrer wurde von Unterkomitees durchgeführt, die vom Motorrad-Taxi-Komitee ernannt worden waren. Die Unterkomitees suchten zwischen April und Juli 2016 einen Großteil der Taxisstände in Dar es Salaam auf, um dort die Registrierungsbögen zu verteilen (GD/BezV/18; PZI/Komitee/16). Es beteiligten sich zwar zunächst viele Fahrer daran, allerdings erzeugten die Aktivitäten auch Skepsis und Kritik, u. a., weil den Fahrern an den Taxisständen kaum Informationen über den Zweck der Maßnahme übermittelt worden waren (PZI/MAPIMAMATA/16; GD/BezV/18). Weitere Kritikpunkte wurden in der Gruppendiskussion mit Vertretern verschiedener Bezirksvereinigungen thematisiert:

Erstens seien die Vertreter der Unterkomitees selbst nicht Mitglieder bereits bestehender Bezirksvereinigungen gewesen, während der Vorsitzende des Zentralkomitees zu diesem Zeitpunkt erst seit rund zwei Jahren als Fahrer gearbeitet hätte – ihnen habe somit die ausreichende Legitimität (d. h. symbolisches Kapital) gefehlt. Daraus erkläre sich auch, dass die bereits bestehenden Bezirksvereinigungen nicht in den Prozess eingebunden und damit praktisch übergangen worden seien. Zweitens hätten die Mitglieder der Unterkomitees bzw. des Zentralkomitees wichtige Informationen nicht weitergegeben. So sei z. B. nicht allen Beteiligten klar gewesen, wofür die vielen Details der Fahrer in den Registrierungsbögen abgefragt wurden. Es sei zudem unklar gewesen, was das Privatunternehmen aus Dar es Salaam, dessen Logo auf die Bögen gedruckt worden war, mit der Registrierung zu tun hatte (“It came from darkness”, GD/BezV/18). Drittens seien die Mitglieder der Unterkomitees bei ihren Besuchen der Taxisstände von Verkehrspolizisten und z. T. von SUMATRA-Vertretern begleitet worden. Dies habe bei den Fahrern den Eindruck erzeugt, dass es sich nicht um eine freiwillige, sondern um eine obligatorische Registrierung handelte. Dennoch hätten viele Fahrer ihre Teilnahme an der Registrierung verweigert. Viertens hätten Vertreter der Unterkomitees im Zuge der Registrierung teilweise eine Neuzuteilung von Fahrern vorgenommen, indem sie diese einer neuen primären Vereinigung zugewiesen hätten (GD/BezV/18).

Diese letztgenannte Maßnahme sei v. a. deshalb problematisch gewesen, weil damit nicht nur die Rechte und Verantwortlichkeiten der primären Fahrervereinigungen, sondern wiederum auch diejenigen der Lokalverwaltungen unterminiert worden seien. Zudem sei die Funktionsfähigkeit der in den primären Fahrervereinigungen vorhandenen sozialen Unterstützungsstrukturen damit gefährdet worden. Fünftens hätten die Mitglieder der verschiedenen Komitees angedeutet, dass die alten bestehenden Fahrervereinigungen aufgelöst und durch die neue regionale Vereinigung ersetzt werden sollten. Die Fahrer hätten bei den Besuchen von Komitee-Mitgliedern an ihren Taxisständen zudem die Anweisung erhalten, nicht mehr mit den bestehenden übergeordneten Vereinigungen zusammenzuarbeiten (PZI/KIDITIMA/16). Die Auflösung der verschiedenen Bezirksvereinigungen, die für die bestehende Organisation und Regulierung der Branche weitreichende Folgen gehabt hätte und möglicherweise vor dem Hintergrund der oben beschriebenen politischen Auseinandersetzungen einzuordnen ist, wurde allerdings nicht umgesetzt. Das Vorhaben hätte zudem auch auf Behördenebene nicht unbedingt eine

vollständige Unterstützung erhalten, denn beispielsweise betonte der Director of Road Licensing im Interview die wichtige Bedeutung der bereits etablierten Fahrervereinigungen (PZI/SUMATRA/1/16).

Aufgrund ihrer fehlenden Berücksichtigung wendeten sich einige Vertreter bestehender Vereinigungen kurz nach Einberufung des Motorrad-Taxi-Komitees mit einem Beschwerdebrief an den tansanischen Innenminister. Mit dem Argument, dass das Komitee nicht gewählt sei, die wesentlichen Stakeholder nicht ausreichend eingebunden worden seien und das Komitee damit illegal sei, versuchten sie die Unterstützung des Innenministers für ein Verbot der Aktivitäten des Komitees zu erwirken – dies blieb allerdings ohne Erfolg (PZI/KIDITIMA/16). Bereits zuvor war eine Beschwerde der Fahrer beim Regional Commissioner unbeantwortet geblieben. Ein Hauptkritikpunkt sei hierbei außerdem gewesen, dass die Belange der Bajaj-Fahrer nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, da zu wenige Vertreter der Bajaj im Komitee vertreten seien.¹⁶⁸ Dass der Regional Commissioner bei Gründung des Komitees zudem ankündigt habe, einen Kredit für den Kauf von rund 5.000 Bodaboda zu vermitteln, dabei aber keine Unterstützung für den Erwerb von Bajaj signalisiert habe (GD/BezV/18; INF/KIDITIMA/18/1) unterstreicht gewissermaßen die von den Bajaj-Fahrern so wahrgenommene Vernachlässigung durch den Regional Commissioner und das Motorrad-Taxi-Komitee.

Parallel zu den Registrierungsaktivitäten der Mitglieder des Komitees ließen sich diese mit der Unterstützung des Regional Commissioners Mitte September 2016 als Fahrervereinigung mit dem Namen CMPD (Akronym für *Chama cha Madereva na Wamiliki Pikipiki Mkoa wa Dar es Salaam*, d. h. Vereinigung der Motorrad-Fahrer und -Eigentümer der Region Dar es Salaam) registrieren (DOK/CMPD/16; GD/BezV/18). Für die Anmeldung als regionale Fahrervereinigung wurden die Registrierungsbögen derjenigen Fahrer, die ihre Informationen an das Komitee weitergegeben hatten, von den Komitee-Mitgliedern und neuen CMPD-Verantwortlichen als Grundlage genutzt – insgesamt traten rund 1.000 Fahrer der Vereinigung bei. Auch dieser Registrierungsprozess wurde von den anderen Fahrervereinigungen und einzelnen Mitgliedern des Komitees kritisch betrachtet (GD/BezV/18):

Der Generalsekretär des Komitees, der die Registrierung von CMPD vorangetrieben hatte, habe durch seinen engen Kontakt zum Regional Commissioner innerhalb des Komitees eine machtvolle Position innegehabt und sei in der Lage gewesen, alle wichtigen Entscheidungen allein zu treffen. Bei Gründung der neuen regionalen Fahrervereinigung habe er sich selbst zum Vorsitzenden ernannt und administrative Führungspositionen innerhalb der Vereinigung vergeben ohne zuvor eine Wahl durch die Mitglieder durchführen zu lassen. Auch die für die Registrierung notwendige Satzung sei durch den Vorsitzenden selbst verfasst worden, während die übrigen Fahrer keine Möglichkeit bekommen hätten, ggf. Änderungswünsche einzubringen. Der CMPD-Vorsitzende habe den Mitgliedern des vorherigen Komitees zudem im Vorfeld

¹⁶⁸ Berücksichtigt man allerdings den deutlich größeren Anteil der Bodaboda an allen Motorrad-Taxis, dann relativiert dies die Kritik.

untersagt, Informationen über die Registrierung von CMPD an die bereits bestehenden Fahrervereinigungen weiterzugeben. Dies habe auch innerhalb des Komitees zu Kritik geführt und nicht alle Mitglieder hätten die Vorgabe respektiert. Aufgrund dessen seien nach und nach dennoch Informationen an die übrigen Fahrervereinigungen gelangt und dies habe weiteres Misstrauen gegenüber den Aktivitäten des Komitees bzw. der Fahrervereinigung CMPD erzeugt (GD/BezV/18).

Dazu trug auch der Ablauf des Projektes zur Verteilung von Reflektorwesten bei. Diese waren ursprünglich an einzelne CMPD-Mitglieder weitergegeben worden und sollten von diesen an die zuvor registrierten Motorrad-Taxi-Fahrer in Dar es Salaam verteilt werden. Allerdings habe keine koordinierte Verteilung stattgefunden. Stattdessen seien zwischenzeitlich Verkäufer auf den Straßen Dar es Salaams anzutreffen gewesen, welche die – eigentlich kostenlos bereitgestellten (GD/BezV/18; *Tanzania Daily News*, 19.9.2016) – Westen für Preise zwischen 20.000 TZS und 75.000 TZS an Motorrad-Taxi-Fahrer verkauft hätten. Die Vertreter anderer Fahrervereinigungen sowie auch ein Mitglied von CMPD nahmen aus diesem Grund an, dass der Vorsitzende von CMPD (sowie auch das für die Bereitstellung der Reflektorwesten verantwortliche Unternehmen) vor allem eigene ökonomische Interessen verfolgten. Die Verkäufer der Reflektorwesten hätten zudem damit geworben, dass die mit Westen ausgestatteten Fahrer in das Stadtzentrum fahren dürften. Dies sei zwar ein wesentliches Ziel der am Komitee beteiligten Fahrer gewesen. Da das Vorhaben aber gegenüber den Behörden nicht habe durchgesetzt werden können, sei dies eine Falschinformation gewesen (GD/BezV/18).

Diese Ereignisse führten schließlich dazu, dass das Projekt scheiterte und gegenwärtig nur wenige Anbieter in Dar es Salaam im Besitz einer Fahrerweste sind. Dass auch die weiteren Verhandlungen um den Zugang zum Stadtzentrum zu keinem Ergebnis führten, kann als Grund für den weiteren Rückgang der Unterstützung für CMPD interpretiert werden. Dies hat offenbar dazu geführt, dass die Fahrervereinigung zwischen 2017 und 2018 weiter an Einfluss verlor und sich ihre Aktivitäten inzwischen nur noch auf den Bezirk Ilala beschränken (GD/BezV/18; INF/KIDITIMA/18/3). Als symbolisch für diesen Bedeutungsverlust kann beispielsweise auch der Beitritt des Vize-Vorsitzenden von CMPD zu MAPIMAMATA gelten. Im Übrigen war auch ein Vorsitzender der Bezirksvereinigung CHABBOWIKI kurz zuvor bereits MAPIMAMATA beigetreten. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der empirischen Erhebungen erwies sich daher MAPIMAMATA – zusammen mit UWAPITE – als einflussreichste Fahrervereinigung in Dar es Salaam: Sie hatte die Unterstützung verschiedener Bezirksvereinigungen und in gewissem Umfang auch diejenige der Behörden. Die im Feld zu diesem Zeitpunkt beobachteten kooperativen Praktiken konzentrierten sich auf die Organisation und Durchführung weiterer Fahrerseminare und Fahrtrainings sowie auf den Versuch einer Ausweitung der Selbstregulierungspraktiken von MAPIMAMATA auf weitere Fahrer und Fahrervereinigungen in Dar es Salaam und in anderen Regionen in Tansania (INF/MAPIMAMATA/18/3)

4.5 Zusammenführung und Diskussion: Governance des Motorrad-Taxi-Feldes

Das folgende Kapitel hat zum Ziel, die in Kapitel 4.4 herausgearbeiteten zentralen Mechanismen der Marktintegration der Motorrad-Taxis zusammenzuführen und zu diskutieren. Diese Marktintegration, verstanden als Zustand wie auch als kontinuierlicher Prozess, wurde in dieser Arbeit als soziale Praxis erfasst, beschrieben und analysiert. Kapitel 4.5.1 fasst diese Ergebnisse zunächst in einem Modell der Marktintegration zusammen, welches die Hintergründe, zentralen Praktiken und Relationen der Akteure des Motorrad-Taxi-Feldes in ein Verhältnis setzt. Darauf aufbauend betrachtet Kapitel 4.5.2 das Zusammenwirken der verschiedenen sozialen Institutionen, welche in einem dialektischen Wechselverhältnis mit den sozialen Praktiken des Feldes stehen (Etzold et al. 2012). In Auseinandersetzung mit den Arbeiten des Neo-Institutionalismus (Florian 2008; Scott 2014 [1995]) bzw. des kritischen Institutionalismus (Cleaver 2001, 2002; Cleaver et al. 2013; Cleaver & Whaley 2018) wird dieses Zusammenspiel als Institutional Bricolage nachvollzogen. Anknüpfend an die Debatte des Southern Urbanism und an praxis-theoretische Betrachtungen diskutiert Kapitel 4.5.3 die empirischen Ergebnisse schließlich vor dem Hintergrund der Frage nach dem Verhältnis von (Re-)Produktion und Wandel sozialer Praktiken und den Handlungsspielräumen der Akteure im Feld der Motorrad-Taxis. Damit werden zugleich zentrale Aspekte gegenwärtiger (stadt-)theoretischer Diskurse diskutiert.

4.5.1 Die soziale Praxis der Marktintegration

Das im Folgenden dargestellte schematische Modell der Marktintegration führt die in Kapitel 4.3 nachgezeichneten lokalen Kontextbedingungen und die in Kapitel 4.4. herausgearbeiteten Praktiken, Relationen und Regulierungsformen im Feld der Motorrad-Taxis zur Kernkategorie ‚Marktintegration als soziale Praxis‘ zusammen (s. Abb. 41). Kern des Modells sind die sechs Analysekatoren (A bis F), die auf Grundlage des Grounded-Theory-basierten Vorgehens entwickelt wurden. Es zeigt – in Anlehnung an das eingangs dargelegte Governance-Verständnis – die Interdependenzen der sozialen Praktiken und der Akteure des Feldes, die ihre Angelegenheiten und Interessen unter gegebenen Bedingungen miteinander und gegeneinander aushandeln. Auf die verschiedenen Dimensionen des Modells wird im Folgenden eingegangen.

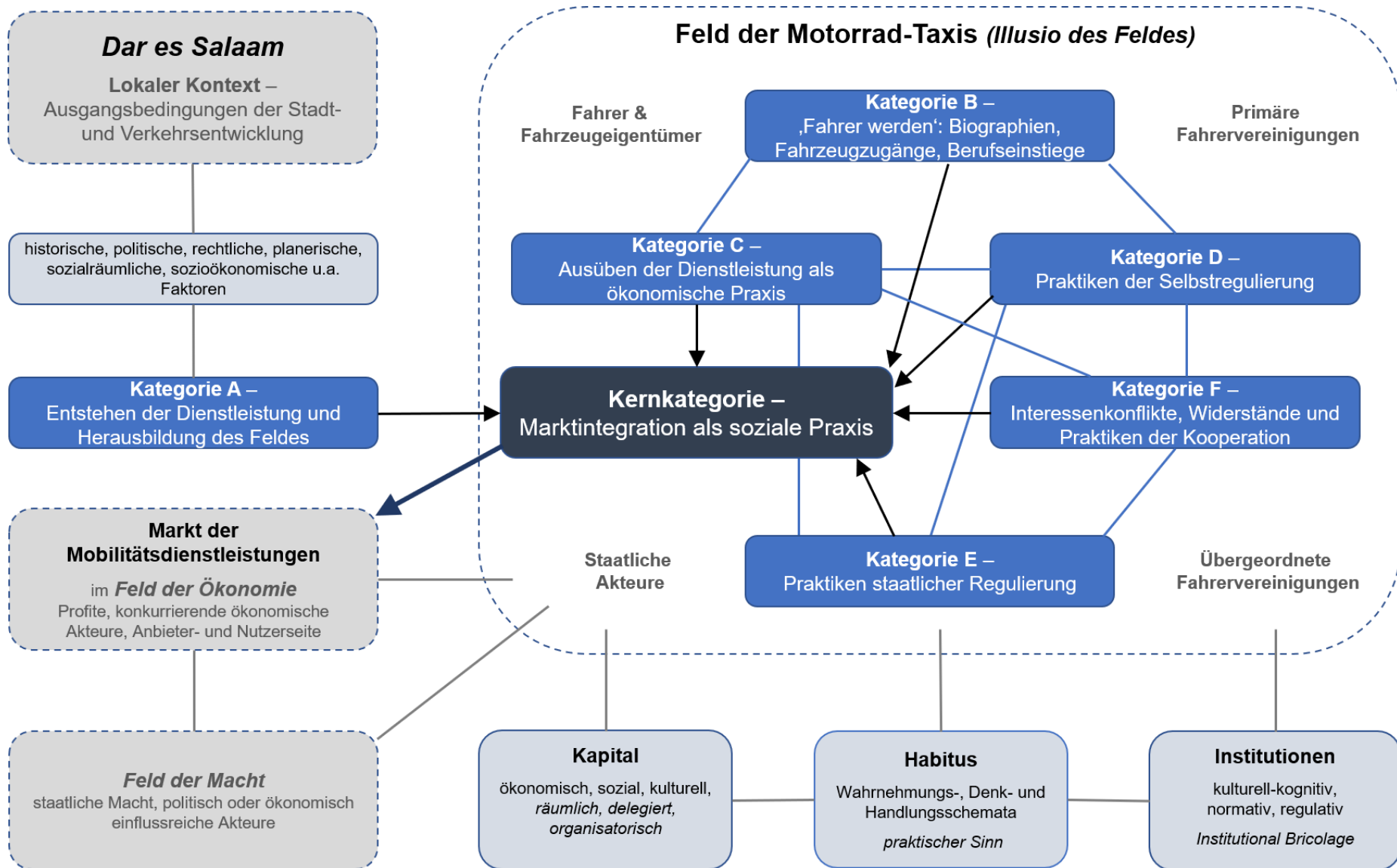


Abb. 41: Modell der Marktintegration der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam. Quelle: Eigener Entwurf

Lokaler Kontext – Ausgangsbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung

Auf Grundlage der Literaturauswertung wurde zunächst gezeigt, welche Rolle die Effekte der kolonialen und postkolonialen Stadtplanung für die Entwicklungsdynamiken in Dar es Salaam gespielt haben (s. Kap. 4.3.1). Stimuliert durch die politische, ökonomische und kulturelle Bedeutung der Stadt setzte bereits in der Kolonialzeit ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum ein, welches neue Anforderungen an die räumliche Gestaltung der Stadt sowie an den Aufbau von ökonomischen, sozialen und schließlich auch verkehrlichen (Infra-)Strukturen stellte.

Die verschiedenen Masterpläne der Kolonial- und Postkolonialzeit vernachlässigten jedoch größtenteils die Prozesse des Bevölkerungs- und Siedlungswachstums und damit auch künftige Mobilitätsbedarfe. Mit strategischen Maßnahmen der partizipativen Stadtentwicklung, die auch einige Verkehrsprojekte beinhalteten, konnten in den 1990er und frühen 2000er Jahren nur punktuelle Verbesserung erreicht werden. Mit der Rückkehr zur Masterplanung seit Ende der 2000er Jahre hat das Thema ‚Verkehrs- und Stadtentwicklung‘ zwar eine neue prominente Stellung innerhalb der lokalen Politik und Planung eingenommen. Die in diesem Kontext vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen des Mobilseins (u. a. Einführung des BRT-Systems, planerische Integration verschiedener Mobilitätsformen bzw. Mobilitätsangebote, Einrichtung einer lokalen Verkehrskoordinierungsstelle) sind aber bisher nur z. T. umgesetzt und müssen ihre Wirksamkeit noch unter Beweis stellen. Sie sind, wie auch in anderen lokalen Kontexten in SSA (UN-Habitat 2013), vor allem als mittel- bis langfristige Ziele zu verstehen.

Wie in vielen afrikanischen Städten (z. B. Mabin et al. 2013) führt diese bislang begrenzte Effektivität der Stadt- und Verkehrsplanung in Verbindung mit dem nach wie vor starken Bevölkerungswachstum (UN-Habitat 2014) auch in Dar es Salaam zu einer Dominanz informeller Siedlungsentwicklung. Diese äußert sich vor allem in einer zunehmenden Peri-Urbanisierung und wirkt sich damit auch auf die Entwicklung und räumliche Verteilung von Mobilitätsbedarfen aus. Hierbei sind Erreichbarkeiten, aber auch (zunehmende) Entfernungen und Kosten wichtige, aber oftmals ausschließende Kriterien (Lucas 2011; UN-Habitat 2013). In infrastruktureller Hinsicht betrifft die Ähnlichkeit der Bedingungen u. a. den Zustand und Umfang der Straßen- und sonstigen Verkehrsinfrastruktur, die ebenfalls einen Einfluss auf Erreichbarkeiten und die Verkehrssituation (z. B. Staus) hat (Behrens 2014; Cervero 2013; Kumar & Barrett 2008; Pirie 2014). Spiegelbildlich zur informellen Siedlungsentwicklung sind in Dar es Salaam und anderen Städten in SSA die großenteils informell organisierten öffentlichen Mobilitätsangebote entscheidend für die Deckung lokaler (Mobilitäts-)Bedarfe (Behrens et al. 2016; Pirie 2014).

Es wurde deutlich, wie dies in Dar es Salaam zu einer Ausdifferenzierung verschiedener privater und öffentlicher Mobilitätsformen und -angebote führte (s. Kap. 4.3.2). In dieser Hinsicht wurde gezeigt, welche Bedeutung verschiedene aktive bzw. nicht-motorisierte und motorisierte Mobilitätsmodi für die lokale Bevölkerung haben und wie sich der ÖPNV seit der

Unabhängigkeit des Landes in der Stadt entwickelt hat. Der Niedergang des staatlichen Busunternehmens, die Liberalisierung des Transportmarktes und der Aufstieg der Minibusse sind dabei zentrale Aspekte der Entwicklung dieser in Dar es Salaam wichtigsten Mobilitätsform. Dar es Salaam kann zudem – trotz der spezifischen Ausprägungen der dortigen BRT-Implementierung (Rizzo 2015, 2017) – als ein gutes Beispiel für die vier beschriebenen Phasen des ‚regulatorischen Zyklus‘ (Behrens 2014) gelten, dessen letzte Phase die gegenwärtigen Versuche einer staatlichen Re-Regulierung der Mobilitätsangebote in (afrikanischen) Städten des Globalen Südens durch die Implementierung von Großprojekten beschreibt. Die nach wie vor bestehenden Probleme des ÖPNV-Systems einerseits und die Limitierungen planerischer und strategischer Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen und privaten Mobilität andererseits stellen über die Dynamiken der Siedlungsentwicklung hinaus weitere Herausforderungen dar, die sich ebenfalls in vielen städtischen Kontexten in SSA identifizieren lassen (Behrens 2014; Pirie 2014; Sietchiping et al. 2012). Insgesamt führen damit verbundene Schwierigkeiten zu Lücken in der Deckung verschiedener Mobilitätsbedarfe, welche unter der kreativen Nutzung bestehender Möglichkeitsräume von Nutzern und Anbietern gefüllt werden müssen und werden. Ein wichtiger Bestandteil der Transformation von Verkehrssystemen in SSA ist daher die Ausbreitung der Motorrad-Taxis (Diaz Olvera et al. 2019; Ehebrecht et al. 2018). Auch in Dar es Salaam haben die beschriebenen Faktoren das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung begünstigt und schließlich zur Herausbildung eines lokalspezifischen sozialen Feldes beigetragen.

Kategorie A – Herausbildung des Feldes

Die Entwicklung der Motorrad-Taxis unterscheidet sich zwar in den verschiedenen Ländern und Städten in SSA u. a. in zeitlicher Hinsicht, in Umfang und Ausprägung sowie auch mit Blick auf die Etablierung von motorisierten Zwei- und/oder Dreirädern. Trotz dessen konnten einige grundlegende Gemeinsamkeiten identifiziert werden, welche das Entstehen und Wachsen der Motorrad-Taxis begünstigt haben und auch im tansanischen Zusammenhang entscheidend waren. In ökonomischer Hinsicht sind die in der Branche bzw. im Feld zu erwartenden Gewinnmöglichkeiten – im engen wirtschaftswissenschaftlichen sowie im erweiterten symbolischen Sinne (z. B. Bourdieu 2014 [1979], 2015 [1980], 222f.; Hillebrandt 2014b; Rehbein & Saalman 2014; s. Kap. 3.3.3.3) – ein zentraler Faktor: Dies erklärt das Engagement der Klein- und Großinvestoren, die als Kapital- und Fahrzeugeigentümer die Fahrzeuge zur Verfügung stellen, und der Motorrad-Taxi-Dienstleister, welche mit der Partizipation im Feld die Hoffnung auf sozialen Aufstieg verbinden.

Die arbeitsmarktpolitische Bedeutung der Motorrad-Taxis im Kontext hoher Arbeitslosigkeit liefert politische Argumente für branchenspezifische Steuererleichterungen, wie z. B. das Aussetzen von Importzöllen und generell die Duldung, partielle Unterstützung oder auch rechtliche Anerkennung der Motorrad-Taxis (z. B. Diaz Olvera et al. 2012; Kumar 2011; s. Kap. 2.3.1).

Wahltaktische Gründe sind dabei ein zentraler Aspekt, der trotz unterschiedlicher Ausprägungen sowohl im vorliegenden Fall als auch in anderen thematisierten Kontexten zur Geltung kommt (Goodfellow & Titeca 2012; Goodfellow 2015). Für die politische Anerkennung relevant sind dabei v. a. die mit der Etablierung des Motorrad-Taxi-Angebots verbundenen sozialen Faktoren der Absicherung von Transportarbeitern und ihren Familien sowie das Adressieren von räumlich verteilten und funktional differenzierten Mobilitätsbedarfen durch die Motorrad-Taxis. Dies ist wiederum ein wichtiger Ausgangspunkt, der die räumliche Aneignung Dar es Salaams durch die Motorrad-Taxi-Anbieter miterklären kann: Motorrad-Taxis sind in Dar es Salaam inzwischen nahezu flächendeckend verfügbar und bedienen an Verkehrsknotenpunkten und an vielen anderen Orten die lokale Nachfrage. Dieses deckt sich weitgehend mit den Ergebnissen anderer Studien im SSA-Kontext (z. B. Diaz Olvera et al. 2012; Kumar 2011; Starkey 2016a; s. Kap. 4.4.1.1).

Trotz der verschiedenen Vorteile, welche die Motorrad-Taxis in ökonomischer und sozialer Hinsicht mit sich bringen, sind mit der Dienstleistung allerdings sowohl in Dar es Salaam als auch in anderen SSA-Kontexten (Barber & Rettie 2015; Dapilah et al. 2017; Diaz Olvera et al. 2016) negative Wahrnehmungen und Bewertungen verbunden, die v. a. auf das Fahrverhalten, Unfälle und nicht-effektive Regulierung zurückgeführt werden können. Dies hat nicht nur in Dar es Salaam zu Auseinandersetzungen zwischen Anbietern, Politik und Behörden geführt, allerdings den Aufstieg der Motorrad-Taxis nicht beeinträchtigt. Die damit verbundenen Konflikte und sozialen Positionskämpfe (z. B. Bourdieu 2014 [1979], 261ff.; Staab & Vogel 2014) sind ein zentraler Motor der (Weiter-)Entwicklung der Branche.

Kategorie B – ‚Fahrer werden‘: Biographien, Fahrzeugzugänge und Berufseinstiege

Bisherige Studien zur Angebotsseite betrachten v. a. allgemeine Charakteristiken des realisierten Angebots sowie seine ökonomischen Kennwerte, wie z. B. Einkommen, Umsätze, Fahrgastzahlen und Arbeitszeiten (z. B. Kumar 2011). Mit Ausnahme der Untersuchungen zu den ökonomischen Relationen des Fahrzeugzugangs in verschiedenen Städten in Benin und Togo (Blimpo 2014) sowie in Lomé (Diaz Olvera et al. 2016) liegen aber bisher kaum Studien vor, die dezidiert die Bedeutung von Fahrerbiographien, sozialen Relationen, Arbeits- und Machtverhältnissen sowie der Verfügbarkeit von Ressourcen in der Motorrad-Taxi-Branche in den Blick nehmen und dabei klären, welche Rolle diesen für den Zugang zum Markt der Mobilitätsdienstleistungen zukommt.¹⁶⁹ Die vorliegende Studie hatte vor diesem Hintergrund das Ziel, einen Beitrag zu einem besseren Verständnis dieser ökonomischen und sozialen Zusammenhänge zu leisten, damit die Wege des Fahrzeug- und Marktzugangs aufzuzeigen und diese im Rahmen einer Governance-Analyse zu kontextualisieren.

¹⁶⁹ Außerhalb des afrikanischen Kontextes hat z. B. Vargas (2016) diese Aspekte am Beispiel der Fahrer von Fahrrad-Rikschas in Bogotá betrachtet.

Kapitel 4.4.2.1 hat dazu zunächst exemplarisch skizziert, welche biographischen Hintergründe und Laufbahnen (Bourdieu 2014 [1979], 187ff.) als Ausgangspunkte hinter der Aufnahme der Fahrtätigkeit durch die verschiedenen interviewten Fahrer stehen. In den untersuchten Fällen waren Arbeitslosigkeit, prekäre abhängige Beschäftigung oder unsichere Arbeit in Selbständigkeit sowie die Hoffnung auf bessere sozioökonomische Bedingungen ausschlaggebend. Dies bestätigt sowohl die Ergebnisse der Kontextbeschreibung (s. oben) als auch die Erkenntnisse anderer Fallstudien, welche die Bedeutung der Motorrad-Taxis für den jeweiligen lokalen Arbeitsmarkt hervorheben, z. B. in Ibadan (Ipingbemi & Adebayo 2016) und in Accra (Oteng-Ababio & Agyemang 2012).

Auf Grundlage dieser exemplarischen Betrachtung sozialer Positionen und Laufbahnen wurde in den Kapiteln 4.4.2.2 und 4.4.2.3 herausgearbeitet, wie die interviewten Fahrer ihren Weg in die Motorrad-Taxi-Tätigkeit gefunden haben, unter welchen Bedingungen der Fahrzeugzugang erfolgte, wie darauf aufbauend die praktische Aufnahme der Tätigkeit gelang und welche Rolle verschiedene Kapitalsorten dabei gespielt haben. In einigen Fällen konnten die Fahrer auf vorhandene Erfahrungen im Transportsektor bzw. im Umgang mit Fahrzeugen, d. h. auf inkorporiertes kulturelles Kapital (Bourdieu 1983, 187f.), zurückgreifen. Dieses erleichterte einigen der interviewten Fahrer die praktische Aufnahme der Tätigkeit. Die Ausführungen haben allerdings gezeigt, dass v. a. ökonomisches Kapital sowie verschiedene Varianten des sozialen Kapitals im Feld der Motorrad-Taxis dominant sind:

Das angestrebte Ziel der Partizipation im Feld ist das ökonomische Kapital in Form von Einkommen und/oder Profit (bzw. auch ‚symbolischen Gütern‘ (Hillebrandt 2014b)). Dies ist zugleich Mittel zum Zweck, indem es für den Erwerb eines Fahrzeugs eingesetzt wird. Wie im Stand der Forschung gezeigt, konnten einige Fallstudien jeweils relativ hohe Anteile an Fahrern aufdecken, welche zugleich Eigentümer ihres Fahrzeugs sind (Al-Hasan et al. 2015). Für Lomé, wo dieser Anteil ebenfalls hoch ausfällt, wurde gezeigt, dass die Fahrer in fünf Sechstel dieser Fälle ihr Fahrzeug selbst finanziert haben (Diaz Olvera et al. 2016). Auch in einigen der betrachteten Fälle in Dar es Salaam konnten die Fahrer ihr Fahrzeug auf diesem Weg finanzieren ohne ein Vertragsverhältnis mit einem Fahrzeugeigentümer bzw. Investor eingehen zu müssen. In den meisten der betrachteten Fälle erfolgte der Fahrzeugzugang aber vor allem auf diese Weise. Diejenigen Fahrer, die weder über ein eigenes Fahrzeug verfügen noch in einem Vertragsverhältnis mit einem Fahrzeugeigentümer stehen, müssen dagegen der Strategie folgen, als Tagelöhner einen (unregelmäßigen) temporären Fahrzeugzugang zu erlangen. Aus diesen verschiedenen ökonomischen Relationen heraus entstehen verschiedene ‚soziale Klassen‘ (vgl.

Bourdieu 2014 [1979], 187ff.; s. Kap. 3.3.2)¹⁷⁰ von Transportarbeitern, wie dies z. B. auch für die Daladala-Branche in Dar es Salaam herausgearbeitet wurde (Rizzo 2002, 2017).¹⁷¹

Im Feld der Motorrad-Taxis setzen sich die ‚Fahrerklassen‘ aus selbständigen unabhängigen Fahrern mit eigenem Fahrzeug, aus von Fahrzeugeigentümern abhängigen Fahrzeugmietern und Miet-Käufern sowie aus den Tagelöhnern zusammen, welche in einer ökonomischen Relation zu anderen Fahrern stehen. Die Relationen zwischen den verschiedenen sozialen Positionen der Feldakteure haben einen Einfluss auf die jeweiligen Arbeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen sowie auf damit verbundene soziale Unsicherheiten. Letztere gehen beispielsweise aus mündlichen Verträgen mit Fahrzeugeigentümern hervor, die von den Fahrern jederzeit ihr Fahrzeug zurückverlangen können. Die Fahrer mit eigenem Fahrzeug können potenziell höhere Einkommen erzielen, weil für sie die Mietkosten entfallen. Sie tragen dafür aber das Risiko, bei notwendigen Reparaturen oder Fahrzeugverlusten alleine für die entstehenden Kosten aufkommen bzw. sogar ein neues Fahrzeug erwerben zu müssen, um ihre ökonomische Tätigkeit fortführen zu können. Nachteilig wirkt sich hierbei auch aus, dass die Fahrzeuge oft schon nach relativ kurzer Nutzungsdauer umfangreich überholt oder sogar ersetzt werden müssen, wie auch für den Fall von Lomé gezeigt wurde (Diaz Olvera et al. 2016). Die Unterschiede zwischen den Bodaboda und den Bajaj liegen hierbei lediglich in den unterschiedlich hohen Kosten für die Fahrzeugtypen, mit denen aber auch unterschiedliche Fahrpreise erzielt werden können. Es konnte in der vorliegenden Studie allerdings gezeigt werden, dass dieser Aspekt keinen Einfluss auf die Art der Gestaltung der ökonomischen Relationen hat.¹⁷²

Die vorliegende Studie hat gezeigt, dass im Kontext des ‚Fahrer-Werdens‘ neben dem ökonomischen Kapital auch das soziale Kapital (Bourdieu 1983, 191ff.) eine zentrale Rolle spielt. Wie sich in mehreren Fällen zeigte, gewinnen die Fahrer vermittelt über den Einsatz sozialen Kapitals grundlegende Informationen über den Beruf. Die interviewten Fahrer wurden dadurch

¹⁷⁰ Bourdieu warnt vor einem substantialistischen Verständnis des Klassenbegriffs und betont, dass es sich bei sozialen Klassen stets um (wissenschaftliche) Konstruktionen handelt. Er unterscheidet dabei einen politischen Klassenbegriff, bei dem es um das Erlangen gesellschaftlicher Machtpositionen und der Durchsetzung von Interessen geht, von einem Klassenbegriff der auf sozialen Relationen und sozialer Differenzierung beruht. In Hinblick auf Letzteren fordert Bourdieu, dass die „Sozialwissenschaft ... nicht Klassen konstruieren [muss], sondern soziale Räume, in denen sich Klassen abgrenzen lassen, die allerdings nur auf dem Papier bestehen. Sie muß in jedem einzelnen Fall ... das Differenzierungsprinzip *konstruieren und aufdecken*, mit der sich der empirisch beobachtete soziale Raum theoretisch nach-erzeugen läßt“ (Bourdieu 2018 [2014], 49; Hervorh. i. O.).

¹⁷¹ Dort herrscht ein Überangebot an Transportarbeitern, was der entscheidende Faktor für die Herausbildung verschiedener Tätigkeiten mit unterschiedlichen Verdienstmöglichkeiten und Arbeitsplatzsicherheiten ist: Fahrer, Schaffner, Tagelöhner und solche Arbeiter, welche an den Haltestellen die Fahrzeuge mit Fahrgästen befüllen.

¹⁷² Bei Betrachtung der Praktiken des Fahrzeugzugangs konnte die vorliegende Studie zudem auch die Seite der Fahrzeugeigentümer beleuchten. Wie Blimpo (2014) herausgearbeitet hat, bestehen auch für diese ökonomischen Akteure, die ihre Fahrzeuge an Fahrer vermieten, (finanzielle) Risiken. Die in der vorliegenden Studie durchgeführten Interviews konnten dies zumindest ansatzweise bestätigen, z. B. für die Fälle von größeren Fahrzeugreparaturen und Fahrzeugverlusten, in denen die Kostenübernahme zwischen Fahrern und Eigentümern ausgehandelt werden muss. Es lässt sich allerdings vermuten, dass der Grad des Risikos wie auch das Spektrum der Profitmöglichkeiten der Fahrzeugeigentümer von der unterschiedlichen Verfügbarkeit ökonomischen Kapitals abhängen (z. B. Klein- oder Großinvestoren). Aufgrund der Schwierigkeit, im Rahmen der Studie Großinvestoren zu identifizieren, kann die vorliegende Studie allerdings keine genaue Differenzierung der jeweiligen Bedingungen und ihrer möglichen Auswirkungen auf die Geschäftsmodelle vornehmen, was somit ein Desiderat bleibt.

in vielen Fällen erstmals auf die mit der Fahrtätigkeit verbundenen Potenziale für die Verbesserung der eigenen sozioökonomischen Position aufmerksam. Soziales Kapital kann des Weiteren das Fehlen von ökonomischem Kapital kompensieren, indem es als Mittel für den Fahrzeugzugang eingesetzt werden kann. Dabei dient es nicht nur der Vermittlung entsprechender Kontakte zu Fahrzeugeigentümern, sondern wirkt auch in symbolischer Form, nämlich dadurch, dass es zur Herstellung eines notwendigen Vertrauensverhältnisses zwischen Fahrzeugeigentümer und Fahrer beitragen kann, auf dessen Grundlage die Einigung über einen Vertrag zustande kommt (z. B. Bezeugung und Bürgschaft durch das Familiennetzwerk des Fahrers).

Auch beim praktischen Einstieg in das Feld, d. h. bei der Realisierung der konkreten Aufnahme der Fahrtätigkeit, wird soziales Kapital wirksam. Sein Einsatz kann dabei auch für den Vertrauensgewinn und Zugang zu einer Fahrergruppe genutzt werden, wodurch es wiederum Zugang zu Fahrgästen, sozialer Unterstützung und Absicherung verschafft. Die Analyse konnte zudem zeigen, dass soziales Kapital dabei auch in Form räumlichen Kapitals ausgespielt wird. Die Mitgliedschaft in einer Fahrervereinigung oder das Bekanntsein mit Motorrad-Taxi-Fahrern kann zudem das Erlernen des Fahrens selbst und weiterer Aspekte ermöglichen, die ‚praktisch gewusst‘ bzw. ‚gekonnt‘ werden müssen, um erfolgreich als Fahrer arbeiten zu können (z. B. die erfolgreiche Kundenakquise).

Die Analyse der biographischen Hintergründe, der Fahrzeugzugänge sowie der konkreten Berufseinstiege hat also über die historischen, politischen, planerischen, ökonomischen und sozialen Zusammenhänge (lokaler Kontext und Kategorie A) hinaus zentrale Voraussetzungen und Mechanismen aufgezeigt, welche den Akteuren des Feldes das Anbieten der Motorrad-Taxi-Dienstleistung überhaupt erst nahebringen und ermöglichen.

Kategorie C – Die Dienstleistung der Motorrad-Taxis als ökonomische Praxis

Die räumliche Verbreitung und das Decken unterschiedlicher Mobilitätsbedarfe in den verschiedenen Teilgebieten der Stadt sind zentrale Voraussetzungen für die Integration der Motorrad-Taxis in den Markt der Mobilitätsdienstleistungen. Auf der Anbieterseite ist die Erwartung ökonomischer Profite im Feld die zentrale Voraussetzung dafür. Kapitel 4.4.3.1 hat dahingehend exemplarisch ökonomische Kennwerte für den Fall Dar es Salaam betrachtet (Fahrpreise, Umsätze, Kosten, Einkommen, Arbeitszeiten), Kundenrelationen erfasst und die Konkurrenzsituation im Markt der Mobilitätsdienstleistungen beleuchtet. Die Fahrpreise sind in Dar es Salaam, wie auch in anderen Kontexten (Kumar 2011), nicht staatlich reguliert und werden zwischen den Fahrern und Fahrgästen weitgehend auf Grundlage von Erfahrungswerten verhandelt. Dies ist beispielsweise ein wichtiger Unterschied zur (informellen) Mobilitätsdienstleistung der lokalen Minibusse, für welche behördlich festgelegte Fahrtarife bestehen (Rizzo 2017). Innerhalb von Fahrervereinigungen bestehen zwar Absprachen über Erfahrungswerte bei bestimmten Distanzen bzw. Fahrrouten, an denen sich die Fahrer orientieren können.

Teilweise werden zudem über normative Institutionen geregelte Quasi-Tarife für bestimmte Routen mündlich festgelegt. Insgesamt besteht aber ein relativ großer Verhandlungsspielraum, wobei – wie in anderen Kontexten – auch Wetterbedingungen (Regenzeit), Straßenbedingungen (nicht-asphaltierte Straßen) und die Risiken für Fahrer (Fahrten ins Stadtzentrum trotz Verbot) einen Einfluss haben können (vgl. Muhammed 2011; Ndadoum et al. 2016).

Die zunehmende Konkurrenz, die durch das Wachstum der Motorrad-Taxi-Branche entsteht, aber auch das bestehende Konkurrenzverhältnis zu anderen etablierten öffentlichen Verkehrsmitteln (Autotaxis, Minibusse) und inzwischen zu den neuen Mobilitätsoptionen (BRT¹⁷³, Ride-Sourcing), verschlechtert die Verhandlungsposition der Fahrer, so dass die Fahrpreise tendenziell sinken. Wie mehrere Fahrer erläuterten, habe sich die Zunahme der Konkurrenz bereits in einer Verringerung der Umsätze geäußert. In Hinblick auf die Zunahme der Motorrad-Taxis könnte hier – praxeologisch betrachtet – also gewissermaßen von einem Konflikt zwischen Orthodoxie und Heterodoxie gesprochen werden (vgl. Bourdieu 2012 [1979]; Koller 2014a; Schäfer 2013, 116f.), d. h. die Positionen der etablierten Anbieter werden durch neue Anbieter bzw. Akteure im Feld herausgefordert. Konkret äußert sich dies nicht nur in der Preisbildung, sondern u. a. auch in der Konkurrenz um strategisch wichtige Räume des Angebots und in der daraus folgenden Notwendigkeit zur kollektiven (Re-)Organisation der Dienstleistung (z. B. Gründung von neuen Taxiständen, stärkere Selbstregulierung), um sich gegenüber der Konkurrenz behaupten zu können.

In diesem Zusammenhang haben sich unter den Motorrad-Taxi-Fahrern außerdem weitere Praktiken etabliert, mit deren Hilfe die Akquise einer ausreichend großen Anzahl täglicher Kundenfahrten gelingen soll. Dazu zählen u. a. die Arbeit mit festen Kunden oder auch die Anpassung der Arbeitszeiten. Die oben beschriebenen ökonomischen Relationen, die Betriebskosten und die zunehmende Konkurrenz erfordern zudem, dass die meisten Fahrer annähernd täglich und dabei oft über zwölf Stunden pro Tag arbeiten müssen, um die Tageszeiten mit dem höchsten Kundenaufkommen (morgens und abends) sowie die Stoßzeiten an den Wochenenden bedienen zu können. Nur auf diese Weise kann ein ausreichender Tagesumsatz erzielt werden, der die täglichen Mietzahlungen sowie die Betriebskosten der Fahrzeuge deckt und zugleich ein ausreichendes Einkommen sicherstellt. Wie der Stand der Forschung gezeigt hat, treten lange Arbeitstage und damit verknüpfte Arbeitsbedingungen auch in anderen Kontexten auf (Diaz Olvera et al. 2016; Kumar 2011).

Mit der ökonomischen Tätigkeit des Motorrad-Taxi-Fahrens sind zwei weitere zentrale Herausforderungen verbunden (s. Kap. 4.4.3.2): Zum einen ist dies die hohe Unsicherheit, welche aus den oft vorkommenden Raubüberfällen und Fahrzeugdiebstählen entsteht. Dies hat bereits zu einer Veränderung von Angebotspraktiken geführt, um die daraus resultierenden Gefahren

¹⁷³ Tatsächlich weisen die empirischen Einblicke jedoch auch daraufhin, dass inzwischen Kundenfahrten durchgeführt werden, bei denen Motorrad-Taxis Zubringer- und Verteilerfunktionen erfüllen, indem Fahrgäste zu den BRT-Stationen gefahren werden oder von dort aufgenommen werden. Dementsprechend relativiert dies die Annahme einer Konkurrenzsituation zwischen Motorrad-Taxis und BRT-System.

zu reduzieren. Es wird z. B. darauf verzichtet, zu bestimmten Uhrzeiten oder in bestimmten Gebieten der Stadt zu arbeiten, was allerdings zugleich die Einkommensmöglichkeiten einschränkt, weil so bestimmte Kundenfahrten abgelehnt werden müssen. Zum anderen sind die Fahrer kontinuierlich einem gewissen finanziellen Risiko ausgesetzt, das mit einem potenziellen Fahrzeugverlust (durch Diebstahl, Unfall oder technisches Versagen) sowie oft fehlenden Diebstahl-, Unfall- und Krankenversicherungen einhergeht.

Dennoch konnte gezeigt werden, dass einige Fahrer trotz der beschriebenen, teils schwierigen Arbeitsbedingungen einen relativen sozialen Aufstieg erlebt haben, der sich durch ein (im Vergleich zu vielen anderen informellen ökonomischen Tätigkeiten) hohes Einkommen und z. T. durch den Aufbau ökonomischen Kapitals äußert. Dies kann als zentraler Anreiz für die Fahrer bzw. als die *Illusio des Feldes* (z. B. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992]) betrachtet werden. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen damit die Erkenntnisse anderer Studien, welche Einblicke zu den Einkommensmöglichkeiten oder sozioökonomischen Effekten der Motorrad-Taxi-Dienstleistung herausgearbeitet haben (z. B. Al-Hasan et al. 2015; Ismail 2016; Karema 2015; Omolo 2015). Aufgrund dessen finden sich kontinuierlich hinreichend viele ökonomische Akteure, die als Fahrer in der Branche tätig werden wollen und damit zur Integration der Dienstleistung in den entsprechenden Markt der Mobilitätsdienstleistungen beitragen.

Kategorie D – Praktiken der Selbstregulierung: Motorrad-Taxi-Fahrer und ihre Vereinigungen

Vor dem Hintergrund der Konkurrenzsituation und um eine Unterstützung der Fahrer in der Ausübung ihrer ökonomischen Tätigkeit zu ermöglichen, sind in Dar es Salaam in den letzten Jahren primäre Fahrervereinigungen entstanden, welche den Alltag der Dienstleistung organisieren und regulieren. Diese Zusammenschlüsse von Motorrad-Taxi-Anbietern sind ein weiterer wichtiger Faktor der Integration der Motorrad-Taxis in den Markt der Mobilitätsdienstleistungen. Eine zentrale Praktik ist in dieser Hinsicht zunächst die Gründung und Etablierung eines festen Taxistands, der als Ausgangspunkt zur Ausübung der Dienstleistung fungiert (s. Kap. 4.4.4.1). Individuelles und kollektives räumliches Kapital stellt dabei eine zentrale Ressource dar, die als aus- oder einschließender Zugangsmechanismus bei der Kontrolle der mikrolokalen Standorte dient. In vielen Fahrergruppen haben sich mittlerweile komplexere Organisationsstrukturen entwickelt, die eine Reihe wichtiger Aufgaben für ihre Mitglieder erfüllen (s. Kap. 4.4.4.2). Diese lassen sich grob nach ökonomischen Funktionen (Unterstützung der wirtschaftlichen Tätigkeit der Mitglieder), sozialen Funktionen (soziale Unterstützungsleistungen für Mitglieder) und administrativen Funktionen (Verwaltung interner Angelegenheiten und Repräsentation nach außen) untergliedern. Diese Funktionen haben zu einer Differenzierung von Verantwortlichkeiten, Positionen und Hierarchien sowie schließlich zu etablierten Praktiken geführt, welche sich in ihrer Komplexität je nach Organisationsgrad der Fahrervereinigungen unterscheiden (z. B. lose organisierte Fahrergruppen oder registrierte

Vereinigungen). Die Analyse der empirischen Einblicke hat damit gezeigt, dass mit diesen Organisations- und Regulierungsformen die alltäglichen Praktiken der Dienstleistungsausübung gerade auch dort strukturiert werden, wo staatliche Regulierung (bisher) nicht greift oder keine regulativen Institutionen existieren.

Aus der Alltagspraxis der Anbieter sind verschiedene kulturell-kognitive sowie normative Institutionen hervorgegangen (s. Kap. 4.4.4.3 u. Kap. 4.4.4.4). Über diese Institutionen wird den alltäglichen Praktiken der Motorrad-Taxi-Dienstleistung jeweils ein bestimmter Sinn zugeschrieben, der zu ihrem praktischen und routinierten Vollzug beiträgt und zugleich andere (Einzel-)Handlungen und Praktiken ausschließt oder einschränkt. Die kulturell-kognitiven Institutionen, die auf den Dispositionen der Akteurshabitus basieren, stimulieren weitgehend unbewusst¹⁷⁴ bestimmte Wahrnehmungen und Deutungen in Hinblick auf gewöhnliche Ereignisse, Interaktionsformen und Praktiken im Feld (s. Kap. 3.3.3.2). Indem diese implizit z. B. als normal, selbstverständlich, denk- oder machbar erachtet werden oder eben als das jeweilige Gegenteil, erlauben sie es den Akteuren – unter Berücksichtigung möglicher Unsicherheiten, Fehleinschätzungen und Unschärfen des Handelns (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 44ff.; Schäfer 2013) – vertraute Situationen passend einzuordnen bzw. zu bewältigen. Dies kann z. B. das Bewerten vorheriger/aktueller ökonomischer Tätigkeiten, das Einordnen bestimmter sozialer Beziehungen, das Abschätzen von Gefahren oder auch das Austragen alltäglicher Konflikte betreffen. Auf diese Weise tragen die Institutionen zur Regulierung der Dienstleistung und zur Reproduktion (bzw. Wiederholung) etablierter Praktiken bei.

Die normativen Institutionen regeln das Einhalten von sozialen Verhaltensregeln im Rahmen alltäglicher Interaktionen der Akteure, ermöglichen die Abstimmung von verschiedenen Dienstleistungspraktiken, das Leisten sozialer Unterstützung, Sanktionsmaßnahmen und schließlich auch das Befolgen staatlicher Verordnungen und Regularien. Die Fahrer und Fahrervereinigungen sind dabei die ‚kollektiven Träger‘ dieser Institutionen und ihrer korrespondierenden Praktiken. Durch die Reproduktion aber auch durch kontinuierliche Infragestellung, Ergänzung oder Verfeinerung der Praktiken und Institutionen tragen sie erheblich zur Verstetigung der Marktintegration der Motorrad-Taxis bei.

Mit dieser Analyse der primären Fahrervereinigungen konnte die vorliegende Studie einen Beitrag zu einem besseren Verständnis der Selbstregulierung im Feld der Motorrad-Taxis leisten. Dabei konnte nicht nur gezeigt werden, wie diese zur Verbesserung der (Arbeits-)Bedingungen der Fahrer und der Ausübung der Dienstleistung allgemein beitragen (kann), sondern auch welche Potenziale daraus hinsichtlich der Durchsetzung staatlicher Regularien erwachsen. Diese Teilergebnisse ergänzen damit den bislang begrenzten Wissensstand zur Governance von

¹⁷⁴ Wie die empirischen Einblicke gezeigt haben, können diese kulturell-kognitiven Institutionen bzw. die Dispositionen des Habitus den Akteuren tendenziell bewusst werden. Dieser Aspekt knüpft an die Diskussion des Verhältnisses von Habitus und Reflexivität an (Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 165f.; s. Kap. 3.3.3.1).

Motorrad-Taxi-Dienstleistungen in SSA (vgl. Diaz Olvera et al. 2016; Ezeibe et al. 2017; Kumar 2011; Lopes 2010; Mahlstein 2009; Raynor 2014).

Kategorie E – Praktiken staatlicher Regulierung: Motorrad-Taxis und das ‚Feld der Macht‘

Ein weiterer Faktor der Marktintegration der Motorrad-Taxis ist ihre Duldung, Förderung, Anerkennung und Regulierung durch das Wirken der Akteure des gesellschaftlichen Machtfeldes. Es lässt sich festhalten, dass die Notwendigkeit staatlicher Regulierung im Wesentlichen durch drei Aspekte begründet war: (1) durch den wichtigen Beitrag, den die Motorrad-Taxis zur Sicherstellung der öffentlichen Mobilität leisten, (2) aufgrund der Schaffung von (landesweit inzwischen hunderttausenden) Arbeitsplätzen und schließlich (3) auch wegen der Erfordernis, die neu entstandene Branche mit Blick auf die hohen Unfallzahlen und andere negative Effekte stärker zu kontrollieren. Die Motorrad-Taxi-Verordnung von 2010 hat dazu verschiedene Standards, Regularien und Registrierungsprozesse eingeführt (s. Kap. 4.4.5.1). Die Kompetenzen zur Regulierung der Motorrad-Taxis sind auf verschiedene Behörden verteilt, wobei die staatliche Verkehrsregulierungsbehörde, die Steuerbehörde, die Verkehrspolizei und die lokalen Verwaltungen tragende Rollen spielen. Berücksichtigt man außerdem die Anerkennung und nachholende Formalisierung bestehender Taxistände und Organisationsstrukturen sowie die Quasi-Formalisierung innerhalb der primären Fahrervereinigungen inkl. der schriftlichen Satzungen (s. Kap. 4.4.4.4), dann lässt sich argumentieren, dass die Dienstleistung zumindest in kodifizierter Form mittlerweile relativ stark formalisiert ist.

Allerdings ermöglichen die etablierten Praktiken staatlicher Regulierung bislang keine annähernd vollständige Durchsetzung der regulativen Institutionen (s. Kap. 4.4.5.2). Der (staatlich-administrative) Teil des gesellschaftlichen Machtfeldes wirkt also bisher nur auf begrenzte Weise auf das Feld der Motorrad-Taxis ein. Dies liegt zum einen an der relativ geringen Kapitalausstattung der verantwortlichen Behörden: Die geringe Verfügbarkeit delegierten Kapitals (i. S. von Ressourcen, Personal, Kompetenzen, Fähigkeit zur Durchsetzung von Regularien etc.) hat zur Konsequenz, dass beispielsweise Registrierungsprozesse und regelmäßige Kontrollen nur unzureichend durchgeführt werden und auch Sanktionsmaßnahmen nur bedingt greifen können. Zum anderen ist dies durch die widersprüchlichen politischen Interessen einzelner Akteure des gesellschaftlichen Machtfeldes zu erklären, die eine Zeit lang dafür sorgten, dass der regulative Eingriff der Behörden aus arbeitsmarktpolitischen und wahltaktischen Gründen zurückgestellt wurde und sich die Branche damit relativ frei entwickeln konnte.

Die effektive Durchsetzung regulativer Institutionen gelingt allerdings auch deswegen bislang nicht, weil sie durch eine verbreitete Nicht-Befolgung und Infragestellung regulativer Institutionen auf der Anbieterseite verhindert wird. Dies ist auch durch ein relativ geringes symbolisches Kapital der verantwortlichen (Lokal-)Behörden zu erklären. Das heißt, dass diese aufgrund ihrer eingeschränkten administrativen Durchsetzungsfähigkeit (wozu auch fehlende

Transparenz administrativer Maßnahmen zählt) nur begrenzt Anerkennung durch die Dienstleistungsanbieter erfahren (vgl. Bourdieu 2018 [1994], 99ff.).¹⁷⁵ Dies zeigt sich z. B. beim innerstädtischen Motorrad-Taxi-Verbot, das regelmäßig von den Dienstleistungsanbietern umgangen wird. Der City Centre Ban ist ein – vom Regional Commissioner Dar es Salaams und damit von der nationalen Regierung unterstützter – Versuch der Behörden, die staatlichen Regularien gegenüber den Motorrad-Taxis stärker umzusetzen. Dabei gehen restriktive Praktiken allerdings mit Sensibilisierungsmaßnahmen, öffentlichen Veranstaltungen und Fahrertrainings einher, in denen Behörden und Anbieterseite miteinander kooperieren und so auf eine Veränderung der Praktiken des Fahrens und der Institutionen des Feldes hinwirken. Dieses Vorgehen ähnelt beispielsweise stark den Strategien und Eingriffen der kenianischen Behörden in die Bodaboda-Branche in Nairobi (*The Star*, 1.2.2018).

Kategorie F – Auseinandersetzungen im Feld: Interessenkonflikte, Widerstände und Praktiken der Kooperation

Die Betrachtung verschiedener Formen der Auseinandersetzung hat gezeigt, dass das Feld der Motorrad-Taxis sowohl durch eine Reihe von kooperativen Praktiken als auch von Konflikten und Positionskämpfen gekennzeichnet ist. Praktiken der Delinquenz auf Seite der Dienstleistungsanbieter stehen dabei in einem Spannungsverhältnis zu den Praktiken staatlicher Kontrollausübung. Die staatliche Regulierung wird durch eingeschränkte Kontrollmöglichkeiten begrenzt (s. Kap. 4.4.5.2). Die etablierten Praktiken der Alltagskorruption, aber auch behördliche Willkür verhindern eine effektive Kontrolle zusätzlich, erzeugen Misstrauen unter den betroffenen Motorrad-Taxi-Fahrern und unterminieren damit die staatliche Legitimität (s. Kap. 4.4.6.1).

Auf Seite der Dienstleistungsanbieter ist dennoch eine wachsende Motivation zur Befolgung staatlicher Verordnungen und Regularien festzustellen. Diese resultiert aus dem kollektiven Interesse der Fahrer, eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie eine Professionalisierung der Dienstleistung zu erreichen und dafür behördliche Unterstützung zu erhalten. Hier spielt die Gründung von übergeordneten Fahrervereinigungen auf Bezirks- und Landesebene eine zentrale Rolle (s. Kap. 4.4.6.2). Diese Fahrervereinigungen bauen zwar auf den etablierten Praktiken und Institutionen der Selbstregulierung primärer Fahrervereinigungen auf, sie erzielen aber eine größere Reichweite als diese. Ihr soziales Kapital, d. h. die Mobilisierung von Unterstützung und Ressourcen einer vergleichsweise großen Mitgliederzahl und der Auf- und Ausbau organisatorischer Kompetenzen (die als ‚Organisationskapital‘ bezeichnet werden könnten, vgl. Dederichs & Hillebrandt 2004; Janning 2004), ermöglicht es ihnen, verschiedene Verbesserungsmaßnahmen zu erarbeiten und auch schrittweise umzusetzen. Das soziale

¹⁷⁵ Bourdieu spricht im Kontext seiner Erläuterungen zur Entstehung des modernen Staates und des bürokratischen Feldes von Legitimitäts- bzw. Anerkennungskapital des Staates, das dieser benötigt, um beispielsweise Steuererhebungen durchführen zu können (Bourdieu 2018 [1994], 104).

Kapital, das hier zugleich als symbolisches Kapital wirksam wird, erlaubt zudem, die kollektiven Interessen der organisierten Fahrer öffentlich zu machen und darüber die partielle Unterstützung von Behörden und anderen gesellschaftlichen Organisationen zu gewinnen. Ergebnis davon sind u. a. erste Maßnahmen zu einer umfangreicheren sozialen Absicherung der Fahrer (Sozialversicherung), Bildungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Ausbau ökonomischen Kapitals durch vereinfachten Kreditzugang (vgl. Raynor 2014 zur Situation in Kampala). Die erfolgreiche und in Kooperation mit den Behörden ablaufende Durchführung von Fahrertrainings und -seminaren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie allgemein zur Sensibilisierung für regulative Institutionen trägt darüber hinaus zur Stärkung der öffentlichen Legitimität der Motorrad-Taxis und zu einer insgesamt verbesserten Zusammenarbeit zwischen beiden Seiten bei.¹⁷⁶

Die Machtgrenzen der Fahrervereinigungen werden dort ersichtlich, wo die Praktiken der Kooperation durch politische Instrumentalisierung, Durchsetzung von Partikularinteressen und Machtkonflikte einerseits sowie durch die Intransparenz behördlicher Entscheidungen, die zum Teil so wahrgenommene oder tatsächlich fehlende Unterstützung durch Behörden und die Überschneidung von administrativen Entscheidungsstrukturen andererseits beeinträchtigt werden. Als ein zentrales Beispiel hierfür wurde der von der Politik initiierte Aufbau einer regionalen Fahrervereinigung thematisiert, welcher in Konkurrenz zu bereits bestehenden Fahrervereinigungen erfolgte und weitgehend dem Ziel der politischen Kontrolle diente (s. Kap. 4.4.6.3).

Die dargelegten Praktiken der Kooperation sowie des Konflikts tragen – unabhängig von diesen Wirkungsrichtungen – zu einer Marktintegration der Motorrad-Taxis bei. Denn sie spiegeln die öffentliche Anerkennung ihrer Relevanz (bzw. die *Illusio* des Feldes) und den zunehmenden Einsatz von Ressourcen (Kapital) durch die Feldakteure wider und verdeutlichen damit auch die wachsende Bedeutung der Branche im Markt der Mobilitätsdienstleistungen. Die Ergebnisse der vorliegenden Studie decken sich damit in wesentlichen Punkten mit den Erkenntnissen von Studien, welche u. a. die politische Instrumentalisierung der Motorrad-Taxis in Kampala (Goodfellow & Titeca 2012) und Kigali (Goodfellow 2015) und den teils widersprüchlichen behördlichen Umgang mit den Anbietern der Dienstleistung oder die (begrenzte) Wirksamkeit von Fahrergewerkschaften behandeln (Lopes 2010; Raynor 2014; s. Kap. 2.3.5).

Die für die Marktintegration wichtige Rolle von Institutionen in der Regulierung des Motorrad-Taxis-Feldes (Fragestellung 2), die in einem dialektischen Wechselverhältnis (Etzold et al. 2012) mit den Praktiken des Feldes stehen, sowie die Bedeutung der Handlungsspielräume der Akteure bei der Reproduktion und Veränderung sozialer Praktiken des Feldes (Fragestellung 3) werden aufbauend auf der voranstehenden Analyse in den nächsten beiden Kapiteln diskutiert.

¹⁷⁶ Diese politische Organisation der Fahrer ließe sich in Bezug zu dem in Fußnote 170 genannten politischen Klassenbegriff diskutieren (vgl. Bourdieu 2018 [1994], 48ff.; Rizzo 2017).

4.5.2 Regulierung als Institutional Bricolage

Dem Stand der Forschung lässt sich entnehmen, dass die Bedingungen und die Gestaltungsweise informell-formeller Relationen in SSA in der Mobilitäts- bzw. Verkehrsforschung bisher weder auf empirischer noch auf theoretischer Ebene umfangreich analysiert worden sind. In diesem Kontext kann (informelle) urbane Mobilität aus sozialwissenschaftlicher Perspektive als *Undertheorized Mobility* gelten (vgl. Arfvidsson et al. 2017; Berdiel 2018; Schwanen 2017, 2018).¹⁷⁷ Zumeist wurden Mobilitätsangebote in subsaharischen Städten im Allgemeinen und die Motorrad-Taxis im Besonderen bislang vor allem in Hinblick auf ihre Funktionen, Angebots- und Nachfragecharakteristiken sowie in planerischer Hinsicht untersucht. Aus problemorientierter Sicht wurden dabei die negativen Effekte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und anderen Angeboten thematisiert sowie die oft fehlende staatliche Regulierung und Einbindung in die Verkehrsplanung benannt. Aufgrund dieser zweifelsohne zentralen Aspekte gelten diese Mobilitätsangebote vielfach als ‚ungeplant‘, als ‚nicht-reguliert‘, teilweise als ‚illegitim‘ und in diesem Zusammenhang eben auch als ‚informell‘. Damit wird allerdings die Problematik des Informalitätsbegriffs reproduziert (s. Kap. 3.2.3).

In diesem Zusammenhang erscheint der Begriff der Informalität nicht nur deswegen problematisch, weil er in gewisser Weise eine fehlende Ordnung und Kontrolle suggeriert und dabei die Bedeutung nicht-formeller Formen der Regulierung vernachlässigt (Cross & Peña 2006). Im wissenschaftlichen Diskurs wird der Begriff v. a. auch wegen der inhärenten Dichotomie kritisiert, die mit der strikten Unterscheidung von Informalität und Formalität einhergeht. Die Annahme, es gäbe formelle Sektoren der Wirtschaft, des Verkehrs, der Siedlungsentwicklung etc., die entsprechenden informellen Sektoren diametral gegenüberstünden, übersieht nämlich mindestens drei Aspekte:

(1) Die oft engen Verflechtungen formeller und informeller Praktiken und Regulierungsformen, (2) die Tatsache, dass in den Städten des Globalen Südens ein Großteil gesellschaftlicher Relationen von informeller Organisation gekennzeichnet ist, Informalität also als ein dominierender ‘Mode of Regulation’ (Etzold et al. 2009) bzw. als ‘Mode of Production’ städtischer Räume (Roy 2009a) und eben nicht als Randerscheinung verstanden werden kann, und schließlich (3) die u. a. von Roy (2005, 2009a, 2009b) und Yiftachel (2009) diskutierte Gegebenheit, dass auch der Staat – der praktisch als Inbegriff von Formalität gelten kann – oft selbst in die Produktion informeller Praktiken und Relationen eingebettet ist. Außerdem bedeutet die informelle

¹⁷⁷ Eine seltene Ausnahme stellt die Studie von Khayesi et al. (2015) dar, welche informelle und formelle Relationen in Nairobis Matatu-Minibus-Branche untersucht und die Analyse in Teilen auf die Praxeologie Bourdieus stützt. Der Artikel von Arfvidsson et al. (2017) verweist in einer Diskussion der Sustainable Development Goals auf die Notwendigkeit, im Rahmen ihrer Umsetzung die Bedeutung von Informalität (auch im Bereich der Mobilität) stärker zu berücksichtigen. Schwanen (2017, 2018) verweist – am Beispiel von Mobilität und Verkehr und argumentativ nah an den Thesen des Southern Urbanism – auf die Notwendigkeit, das Wissen und die Wissensgenerierung zum Globalen Süden stärker zu ‚dekolonialisieren‘ und in diesem Kontext lokale Strukturen und Alltagspraxis nicht vor dem Hintergrund ‚westlich geprägter‘ Planungsrationaltäten und -theorien, sondern stärker aus der Perspektive lokaler Handlungslogiken zu betrachten.

Organisation bestimmter gesellschaftlicher Bereiche nicht die vollständige Abwesenheit des Staates, der – wie z. B. im Bereich der städtischen Mobilität – immer auch durch polizeiliche Kontrollen, Absprachen oder teils durch die Vergabe von Lizenzen präsent ist (z. B. Anjaria 2011; Finn et al. 2011). Zudem handeln Vertreter staatlicher Behörden nicht ausschließlich auf Grundlage formell-regulativer Institutionen. Sie sind vielmehr selbst als sozial geprägte Akteure in bestimmte soziale Kontexte eingebunden und somit auch von Routinen, normativen und kulturell-kognitiven Institutionen geprägt (Etzold et al. 2012, 189). Vor dem Hintergrund dieser Kritik an der gängigen Verwendung des Begriffs der Informalität wurde Institutional Bricolage (Cleaver 2001, 2002, 2007; Cleaver et al. 2013) als theoretisch-konzeptionelle Perspektive der vorliegenden Studie aufgegriffen. Damit wurde das Ziel verfolgt, die vielschichtigen Praktiken, Relationen und Regulierungsformen sowie ihre kontinuierliche Herstellung im Feld der Motorrad-Taxis zu beleuchten und damit zu erklären, wie die Governance des Feldes möglich wird.

Institutional Bricolage im Feld der Motorrad-Taxis

Für den vorliegenden Fall der Motorrad-Taxi-Governance lassen sich heuristisch fünf, teils eng miteinander verflochtene Dimensionen abstrahieren, in denen Institutional Bricolage auftritt (s. Tab. 20): Das Feld ist *erstens* von expliziten und impliziten Formen der Regulierung gekennzeichnet, die sich nach formellen und informellen Institutionen weiter differenzieren lassen; *zweitens* ergänzen sich formelle und informelle Institutionen dadurch, dass bestimmte Aspekte des Feldes (stärker) formell und andere Bereiche (stärker) informell reguliert werden; *drittens* existieren in bestimmten regulatorischen Bereichen des Feldes sowohl formelle als auch informelle Institutionen, die sich somit überschneiden und in Konkurrenz zueinander treten können; *viertens* werden bestimmte Institutionen aus anderen gesellschaftlichen Bereichen (Institutional Leakage) bzw. von anderen sozialen Gruppen/Akteuren (Leakage of Meaning) übernommen und fließen dadurch in die Regulierung des Feldes ein; *fünftens* werden Institutionen von den Akteuren des Feldes (auch bewusst) verändert oder aber neu geschaffen, wobei sie jedoch auf bereits vorhandenen Institutionen aufbauen (vgl. Cleaver 2001, 2002, 2007).

(1) Explizite und implizite Regulierung

Die Regulierung des Feldes der Motorrad-Taxis geschieht über explizit und implizit wirkende Institutionen, die sich heuristisch in die drei Typen regulativer, normativer und kulturell-kognitiver Institutionen untergliedern lassen (Etzold et al. 2012; Etzold 2013; Scott 2014 [1995]). Explizit wirken können die regulativen und normativen Institutionen unter den von Schulz-Schaeffer (2004) und Scott (2014 [1995]) beschriebenen Voraussetzungen (s. Kap. 3.3.3.2 u. Kap. 4.4.4.4), hier z. B. beim Registrieren von Fahrzeugen und dem Befolgen der durch die formelle Regulierung dafür festgelegten administrativen Schritte. Die kulturell-kognitiven Institutionen wirken dagegen als (kollektive) Deutungsrahmen weitgehend implizit, d. h.

vermittelt über die Habitus der Akteure des Feldes. Implizite Institutionen können z. B. in Verbindung mit den körperlichen Praktiken des Fahrens und Navigierens in der praktischen Ausübung der Dienstleistung (z. B. Beschleunigen, Anhalten des Fahrzeugs, intuitive Wahl der kürzesten Fahrroute) oder in dem nicht notwendigerweise bewusst reflektierten Verhandeln mit potenziellen Fahrgästen oder bei bestimmten Formen des alltäglichen Austausches zwischen den Mitgliedern der Fahrervereinigungen wirksam werden.

Tab. 20: Dimensionen der Institutional Bricolage im Feld der Motorrad-Taxis

Dimension	Wirkungsweise
(1) Explizite und implizite Regulierung	Die Regulierung der Motorrad-Taxis erfolgt teils über explizit und teils über implizit wirkende Institutionen
(2) Formelle <i>oder</i> informelle Regulierung	Motorrad-Taxis werden in einigen Bereichen durch formelle und in anderen Bereichen durch informelle Institutionen dominiert, so dass diese sich in der Regulierung des Feldes ergänzen
(3) Formelle <i>und</i> informelle Regulierung	Motorrad-Taxis werden in einigen Bereichen sowohl durch formelle als auch durch informelle Institutionen reguliert, die sich somit überschneiden und teilweise in Konkurrenz zueinander stehen
(4) Institutional Leakage / Leakage of Meaning	Motorrad-Taxis werden durch Institutionen reguliert, die aus anderen gesellschaftlichen Bereichen bzw. von anderen sozialen Gruppen übernommen wurden
(5) Veränderung / Neuschaffung von Institutionen	Im Regulierungsprozess der Motorrad-Taxis werden gegebene Institutionen kontinuierlich verändert oder es entstehen neue Institutionen, die jedoch an bestehende Institutionen anknüpfen

Quelle: Eigener Entwurf

Unter bestimmten Bedingungen können die implizit wirkenden Institutionen den Akteuren bewusst werden, wie dies u. a. die Reflexionen einiger Feldakteure zu den Praktiken der Alltagskorruption zeigen (s. Kap. 4.4.6.1). Andersherum können die expliziten regulativen und normativen Institutionen in die unbewussten Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata der Akteure übergehen und damit über den praktischen Sinn in den Feldpraktiken wirksam

werden (vgl. Dederichs & Florian 2004; Florian 2008; Schulz-Schaeffer 2004). Beispielhaft kann hierbei auf das normativ festgelegte fraglose Leisten von Mitgliedsbeiträgen und Spenden in den Fahrergruppen sowie auf die damit verbundene Anerkennung der entsprechenden Institutionen verwiesen werden. Auf gleiche Weise kann die (partielle oder auch weitgehende) Anwendung regulativer Institutionen durch die Motorrad-Taxi-Fahrer auf die Wirkweise des Habitus zurückgeführt werden, insofern z. B. das instinktive Befolgen der Verkehrsregeln (auf der richtigen Spur fahren, an Kreuzungen halten etc.) oder das Anmelden neuer Mitglieder primärer Fahrervereinigungen bei den zuständigen Lokalverwaltungen als nicht mehr hinterfragte, routinierte Praktiken regelmäßig zur Anwendung kommen. Mit dieser Wirkungsweise expliziter und impliziter Regulierung ist also potenziell immer auch ein Ineinandergreifen bzw. ein Übergang von kulturell-kognitiven, normativen und regulativen Institutionen verbunden, was diese These von Scott (2014 [1995]) am Beispiel der Motorrad-Taxis bestätigt.

(2) Formelle oder informelle Regulierung

Für einige zentrale Bereiche des Feldes bestehen mit der staatlichen Motorrad-Taxi-Verordnung von 2010 formelle, also regulative Institutionen, die u. a. Fahrzeugstandards, Registrierungspraktiken, die Vergabe von Lizenzen, das Erheben von Gebühren und die Bedingungen der Fahrzeugnutzung festlegen. Die staatlichen Akteure des gesellschaftlichen Machtfeldes haben hiermit neue Regulierungsbereiche im Feld der Motorrad-Taxis geschaffen. Dies spiegelt sich teilweise auch in den Satzungen der Fahrervereinigungen wider, wo die staatlichen Institutionen andere Aspekte der Selbstregulierung ergänzen (z. B. in Hinblick auf die Fahrtauglichkeit der Fahrer, Führerscheinplicht und deren Kontrolle).

Andere zentrale Bereiche des Motorrad-Taxi-Feldes werden seit Entstehen der Dienstleistung im Wesentlichen durch informelle Institutionen kulturell-kognitiver und normativer Art reguliert. Dies betrifft verschiedene Aspekte des Fahrens und der räumlichen Ausprägung der Dienstleistung, z. B. das Fahrverhalten, die Auswahl der Orte, in denen die Dienstleistung angeboten wird, räumliche Anordnung der Taxisstände und die jeweilige Anerkennung dieser Aspekte. Auch die Gründung der Taxisstände selbst basiert weitgehend auf informeller Aneignung ausgewählter Standorte (trotz dessen, dass inzwischen oft das Einverständnis der verschiedenen Ebenen der Lokalbehörden eingeholt wird).¹⁷⁸ Der Zugang zu Fahrervereinigungen beruht wiederum auf informeller Anerkennung der neuen Fahrer durch etablierte Mitglieder. Informelle Regulierung greift zudem bei der Aushandlung von Verträgen zwischen Fahrzeugeigentümern und potenziellen Fahrern, u. a. bei den oft mündlichen Absprachen und

¹⁷⁸ Für die infrastrukturelle Ausstattung und Instandhaltung von Taxisständen sind den regulativen Institutionen entsprechend staatliche Behörden verantwortlich. In der Praxis gelten aber auch hier kulturell-kognitive und normative Institutionen. Diese tragen dazu bei, dass die Fahrer und Fahrervereinigungen die – trotz des regelmäßigen Zahlens von Parkgebühren – fehlende staatliche Übernahme dieser Verantwortung in weiten Teilen akzeptieren und letztlich selbst die Verantwortung für die Instandhaltung der Taxisstände, die konkrete Abgrenzung der Parkflächen und damit der exakten Parkpositionen der Fahrzeuge übernehmen.

der Festlegung von Vertragskonditionen, die auf etablierten Institutionen beruhen (z. B. hinsichtlich der Laufzeiten, Mietgebühren und weiteren Bedingungen).

Darüber hinaus übernehmen die Zusammenschlüsse der Fahrer diverse ökonomische, soziale und administrative Funktionen, die sowohl über diskursiv festgelegte als auch über implizit geltende normative Institutionen reguliert werden. Auch kulturell-kognitive Institutionen können hier zum Tragen kommen, wenn die durch die normativen Institutionen geregelten Praktiken sich über Routinen habituell verankern (Etzold et al. 2012; Scott 2014 [1995]; s. oben). Die informellen Regulierungsaspekte betreffen in diesem Kontext u. a. die Verpflichtung der Fahrer, sich an sozialen Unterstützungsformen, Spargemeinschaften und sonstigen Aktivitäten der jeweiligen Vereinigungen zu beteiligen und die sozialen Hierarchien innerhalb derselben zu respektieren. Auch die Verantwortlichkeiten, die mit bestimmten Positionen innerhalb der Fahrergruppen einhergehen (z. B. Vorsitzende, reguläre Mitglieder), werden auf diese Weise geregelt (z. B. Entscheidung über Sanktionen für Fehlverhalten, verpflichtende Teilnahme an Zusammenkünften der Mitglieder). Ebenfalls basiert die Regulierung von Fahrpreisen auf informellen Institutionen, nämlich dadurch, dass bestehende Erfahrungen zu Routen und Fahrpreisen durch Fahrgäste, Fahrer und Fahrervereinigungen symbolisch anerkannt oder neu verhandelt werden.

Ein weiteres Beispiel dafür, dass sich formelle und informelle Regulierung ergänzen, sind die Mechanismen der sozialen Absicherung bei Unfällen und medizinischer Versorgung. Der Zugang zur formellen staatlichen Sozialversicherung ist den meisten Fahrern bisher aufgrund hoher Kosten verwehrt. Darüber hinaus decken Unfallversicherungen, wenn sie überhaupt abgeschlossen werden, nicht die Kosten für die möglicherweise notwendige Behandlung der Fahrer. Hier greifen dann aber wiederum kulturell-kognitive und normative Institutionen, welche die Fahrer implizit (als Erfahrungswert oder fraglose Selbstverständlichkeit) oder auch explizit (als gesellschaftliche Norm) zu gegenseitiger Unterstützung anhalten. Dies gilt ebenso für den Zugang zu informellen Krediten einerseits und dem oft versperrten – aber inzwischen über die übergeordneten Fahrervereinigungen zum Teil möglichen – Zugang zu formellen Bankkrediten andererseits.

(3) Formelle und informelle Regulierung

Neben dieser gegenseitigen Ergänzung formeller und informeller Regulierungsformen können sich die Institutionen in Bezug auf verschiedene Aspekte des Feldes auch überschneiden oder in direkte Konkurrenz zueinander treten (vgl. Cleaver et al. 2013; Cleaver 2002; Gupta et al. 2015, 35f.; Scott 2014 [1995]). Dies geschieht v. a. in Kontexten, in denen vorhandene regulative Institutionen nicht durchgesetzt werden können bzw. nicht hinlänglich anerkannt werden und stattdessen etablierte informelle Regulierungsformen Anwendung finden. In Bezug auf staatliche Regulierung äußert sich dies z. B. in der Nicht-Beantragung notwendiger SUMATRA-Lizenzen, welche nach Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung nachträglich

eingeführt, zwischenzeitlich wieder abgeschafft und schließlich erneut obligatorisch wurden. Aufgrund begrenzten delegierten Kapitals sind die verantwortlichen Behörden großenteils nicht in der Position, die Lizenzpflicht effektiv durchzusetzen und zu kontrollieren. Teilweise sind staatliche Akteure aber auch selbst in informelle Praktiken eingebunden: v. a. dann, wenn Formen der Alltagskorruption als akzeptable Form der Auseinandersetzung zwischen verschiedenen Feldakteuren betrachtet werden. Auch dies führt dazu, dass bestehende regulative Institutionen regelmäßig temporär außer Kraft gesetzt werden und stattdessen informelle Institutionen zur Anwendung kommen (vgl. Anjaria 2011).

Eine konfliktvolle Ko-Existenz formeller und informeller Regulierung existiert außerdem in der Aushandlung von Verträgen über den Fahrzeugzugang zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern, in denen das bestehende tansanische Arbeitsrecht teilweise umgangen wird (z. B. bei mündlichen Verträgen). Ein weiterer Teilaspekt des Marktzugangs ist der Import und die spätere Registrierung von Fahrzeugen: Alle Fahrzeuge werden bei der Einfuhr zunächst von der TRA registriert und zugelassen. Wie die empirischen Einblicke gezeigt haben, werden die Fahrzeuge dann aber oftmals als Motorrad-Taxi eingesetzt, ohne dass die geltenden regulativen Institutionen in Form einer vollständigen Erfassung von Fahrer und Fahrzeug bei den Lokalbehörden zur Anwendung kommen. Informelle Arrangements, die in Konflikt zu den formellen Regularien treten, sind auch in Hinblick auf die Mitgliedschaft in einer Fahrervereinigung vorzufinden. Den regulativen Institutionen zufolge ist diese Mitgliedschaft zwar obligatorisch – tatsächlich arbeiten aber viele Fahrer in individueller Weise und unabhängig von einem festgelegten Taxistand und einer Fahrervereinigung. Diese verschiedenen Beispiele zeigen auch noch einmal, dass die Fähigkeit zur Durchsetzung, Veränderung und Zurückweisung von Institutionen immer auch eine Frage der Machtrelationen bzw. der Kapitaldistribution zwischen verschiedenen Akteuren ist, die als Bricoleure daran mitwirken (vgl. Cleaver 2002, 2007; Etzold et al. 2012).

(4) Institutional Leakage und Leakage of Meaning

In ihrem Konzept des Institutional Bricolage greift Cleaver auch den Transfer und die Bedeutungsübertragung von sozialen Institutionen zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen (Institutional Leakage) sowie zwischen verschiedenen sozialen Gruppen (Leakage of Meaning) auf (Cleaver 2001, 2002). Diese Formen der Adoption von Institutionen lassen sich auch im Feld der Motorrad-Taxis beobachten.

Im Rahmen ihrer verschiedenen ökonomischen, sozialen und administrativen Funktionen regulieren die Fahrervereinigungen u. a. die Einrichtung kollektiver Spargemeinschaften und soziale Unterstützungsleistungen. Diese können als übernommene Praktiken und Institutionen verstanden werden, die seit längerem auch in anderen sozialen Kontexten in Tansania und in Dar es Salaam von Bedeutung sind, z. B. in der Minibus-Branche (Rizzo 2011), im informellen Straßenhandel (Brown et al. 2015) und in Form der formell registrierten Savings and Credit

Cooperatives (vgl. Babere 2013; Bwana & Mwakujonga 2013). Wie gezeigt, beteiligen sich die Mitglieder der Motorrad-Taxi-Fahrergruppen an diesen Spargemeinschaften weitgehend fraglos, weil es beispielsweise ihrem Erfahrungshorizont entspricht, als kollektiver Vorteil und als Form gegenseitiger Absicherung selbstverständlich erscheint (i. S. kulturell-kognitiver Institutionen) oder weil ein Interesse an der Befolgung der normativen Institutionen der Vereinigungen besteht.

Auch die Selbstverständlichkeiten, mit der die Gründung von Fahrerzusammenschlüssen und die Etablierung fester Taxistände erfolgen, können – im Sinne von Leakage of Meaning – als übernommene kulturell-kognitive (bzw. auch normative und regulative) Institutionen verstanden werden. Diese Organisationsformen bestehen ebenfalls bei den schon länger etablierten Autotaxis und Minibussen (bei Letzteren: reguläre Bushaltestellen und Terminals). Auch in Hinblick auf die Schaffung verschiedener Positionen und Verantwortlichkeiten innerhalb der Fahrervereinigungen (Vorsitzende/Chairmen, Secretaries/Schriftführer, Treasurer/Kassenwarte, reguläre Mitglieder) und der damit verbundenen Anerkennung zugrunde liegender Verantwortlichkeiten lassen sich Adoptionen aus diesen gesellschaftlichen Teilbereichen finden: Die Autotaxi-Branche (PZI/Haji/16) und die Minibus-Branche (Rizzo 2011) weisen in dieser Hinsicht sehr ähnliche Organisationsstrukturen auf. Die Parallelen zur Dienstleistung der Daladala zeigen sich auch in der Anerkennung der zugrunde liegenden ökonomischen Relationen bei der Herstellung von Fahrzeugzugängen über Miet- oder Mietkaufverträge sowie im Einsatz von Tagelöhnern (Rizzo 2011, 2017).

Eine Übernahme gesellschaftlicher Werte und Normen (i. S. von Institutional Leakage) findet sich auch in den nicht-kodifizierten diskursiv formulierten Regeln der Fahrervereinigungen sowie in ihren kodifizierten Satzungen. Dazu zählen u. a. die Verpflichtung zu sozial angemessenem Verhalten innerhalb der Vereinigungen, das Sanktionieren von abweichendem Verhalten sowie auch das (habituell verankerte) Anerkennen (und Nicht-Hinterfragen) von etablierten sozialen Hierarchien und Entscheidungsstrukturen. Letzteres betrifft beispielsweise die Bedeutungszuschreibung, die über das Einbinden der Mtaa-Büros gegenüber den lokalen Ortsvorstehern erfolgt. Von diesen wird, auch bei ansonsten nicht notwendigerweise erfolgender formeller Registrierung, eine Erlaubnis zur Gründung eines Taxistands in einer bestimmten Lokalität eingeholt. Dies lässt sich vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Bedeutung dieser lokalen Leader nachvollziehen: Denn die gewählten Mtaa-Vorsitzenden gelten neben ihrer formellen Verwaltungsfunktion auch symbolisch und historisch als lokale Autoritäten – die Einrichtung der Mtaa sowie auch der vorgelagerten Ten-Cell-Leader war noch vor der Einführung des Mehrparteiensystems in den 1990er Jahren erfolgt und diente zur Zeit der Einparteienherrschaft der CCM u. a. der politischen Kontrolle von Wohnsiedlungen (vgl. Ewald 2013, 139f.; Kyessi 2002, 132ff. u. 295f.).

Ein weiteres Beispiel für die Übernahme von Institutionen sowie für das mögliche Ineinandergreifen der drei Dimensionen sozialer Institutionen (Scott 2014 [1995]), ist die Integration

staatlicher Regularien in die Satzungen der Fahrervereinigungen (z. B. Notwendigkeit des Erwerbs eines Führerscheins, Beachten der Verkehrsregeln oder das Beantragen behördlicher Lizenzen). Auch wenn diese in der alltäglichen Praxis immer wieder in Frage gestellt werden, weist diese Integration auf die (in bestimmtem Umfang erfolgende) Anerkennung der regulativen Institutionen hin. Diese werden damit ebenfalls zu Institutionen im Sinne gesellschaftlicher Werte und Normen, die es von den Mitgliedern der Vereinigungen einzuhalten gilt. Auch die Adoption delinquenter Praktiken im Kontext von Alltagskorruption, welche nicht nur bei Verkehrskontrollen der Motorrad-Taxis, sondern auch in anderen gesellschaftlichen Zusammenhängen reproduziert werden (Baez-Camargo & Ledeneva 2017; Luambano 2014; *Tanzania Daily News*, 8.8.2017), kann als eine Form von Institutional Leakage verstanden werden. Hierbei wird die Gültigkeit regulativer Institutionen, d. h. ihre Anerkennung oder Infragestellung, ausgehandelt und Alltagskorruption dabei über kulturell-kognitive Institutionen als eine gewöhnliche Interaktionsform des Feldes anerkannt.

Auch staatliche Regulierung basiert in einem bestimmten Ausmaß auf der direkten oder indirekten Übernahme von Institutionen. In den Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations wurden verschiedene Praktiken und Institutionen der bis dahin weitgehend informellen regulierten Motorrad-Taxi-Dienstleistung aufgenommen. Dies betrifft zunächst die Anerkennung der primären Vereinigungen als übliche Organisationsform der Motorrad-Taxi-Fahrer, die mit der Verordnung von 2010 obligatorisch wurde. Weitere, zuvor (annähernd ausschließlich) informell regulierte Aspekte umfassen die Anerkennung der etablierten Wege des Fahrzeugzugangs sowie der damit verbundenen Vertragsverhältnisse und ökonomischen Relationen und wiederum auch die nachträgliche formelle Erfassung der zunächst informell entstandenen Taxistände.

Die politische Anerkennung der Bedeutung der Motorrad-Taxis zeigt sich zudem in der staatlichen Berücksichtigung der Tatsache, dass motorisierte Zwei- und Dreiräder inzwischen vor allem für öffentliche Taxidienstleistungen verwendet werden: Die Tanzania Revenue Authority registriert die neu importierten Fahrzeuge inzwischen direkt als kommerzielle Fahrzeuge. Fahrzeugeigentümer, welche die Fahrzeuge nicht kommerziell, sondern privat nutzen wollen, müssen diese daher zunächst neu deklarieren lassen. Ein wichtiger Aspekt der Schaffung regulativer Institutionen durch Leakage of Meaning ist schließlich die Orientierung der tansanischen Behörden an den politischen und regulativen Verfahrensweisen anderer ostafrikanischer Länder, wie z. B. Ruanda (Mwaura 2017a) und Kenia (United Republic of Kenya 2015), in denen die Motorrad-Taxis staatlich (teil-)reguliert werden.

(5) Veränderung und Neuschaffung von Institutionen

Auch das kontinuierliche Überarbeiten und Neuschaffen von Institutionen ist ein (umkämpftes) Merkmal des Motorrad-Taxi-Feldes, das – wie in anderen sozialen Feldern – in unbewusster aber auch bewusster Weise erfolgen kann (Cleaver et al. 2013; Cleaver 2002, 2007). Die

zunehmende Professionalisierung der Fahrervereinigungen äußert sich in einem Ausbau ihrer ökonomischen, sozialen und administrativen Funktionen und dabei entstehender Praktiken und sie spiegelt sich dementsprechend auch in der Veränderung bestehender Institutionen und deren Legitimation wider. Beispielsweise erlaubt der Aufbau übergeordneter Fahrervereinigungen (basierend auf ihrem kollektiven sozialen und symbolischen Kapital) das Einführen neuer Finanzierungs- und Kreditmodelle und den Zugang zur formellen Sozialversicherung. Zugleich ergeben sich daraus neue Institutionen, welche die entsprechenden Beitragszahlungen, administrativen Schritte und Verantwortlichkeiten regulieren. Ein weiteres Beispiel sind in diesem Zusammenhang die neu geschaffenen Kooperationsformen, die den Austausch mit staatlichen Behörden forcieren und somit auch als Plattform für die explizite Verhandlung von Konflikten dienen. Über eine institutionelle Verankerung wird die Partizipation an daraus hervorgehenden gemeinsam veranstalteten Bildungs- und Trainingsprogrammen von den Mitgliedern der Fahrervereinigungen eingefordert.

Darüber hinaus ist die bereits im Jahr 2010 erfolgte Einführung regulativer Institutionen auch ein Beispiel für die (in diesem Fall umfangreiche) Schaffung neuer Institutionen im Feld der Motorrad-Taxis, die allerdings an damals bereits bestehende Verordnungen und Gesetze anknüpften (z. B. Road Traffic Act 1973, Transport Licensing Act 1973). Diese regulativen Institutionen sind im Verlauf der Zeit zudem verändert worden, wofür beispielhaft die Einführung und spätere Abschaffung einer speziellen Fahrzeuglizenz durch die Steuerbehörde TRA, die Einführung, Rücknahme und Wiedereinführung der SUMATRA-Lizenz sowie die Einführung und Veränderung des Motorrad-Taxis-Verbots im Stadtzentrum stehen: Parallel zum Versuch, eine strengere Durchsetzung regulativer Institutionen zu erreichen, wurde im Jahr 2014 ein innerstädtisches Motorrad-Taxi-Verbot eingeführt. Im Jahr 2016 haben die Behörden die Verbotszone zugunsten der Fahrer schließlich wieder verkleinert. Trotz dessen wird das Motorrad-Taxi-Verbot im Stadtzentrum durch viele Fahrer (auch mithilfe staatlicher Akteure) umgangen. Die regelmäßige Missachtung des Verbots hat somit auch zu einer Erweiterung der im Feld wirksamen Institutionen geführt. Dies kann als ein Beispiel für die von Cleaver beobachtete Tatsache betrachtet werden, dass formell eingeführte Institutionen durch die (als ‚Bricoleure‘ handelnden) Feldakteure nicht einfach übernommen, sondern in der Praxis oftmals an bestehende alltägliche Handlungslogiken angepasst werden (Cleaver et al. 2013; Cleaver 2002).

Schließlich wurden für das Jahr 2019 Überarbeitungen der Motorrad-Taxi-Regulierung von 2010 angekündigt, die den veränderten Bedingungen und Praktiken der Dienstleistung gerecht werden sollen. Die Veränderungen dürften u. a. die Regulierung der neuen Smartphone-basierten Mobilitätsapplikationen, die auch für die Motorrad-Taxi-Dienstleistung genutzt werden, sowie Veränderungen im Registrierungsprozess der Motorrad-Taxis auf Ebene der lokalen

Verwaltung betreffen (vgl. Bishop et al. 2019, 31; INF/SUMATRA/18).¹⁷⁹ Auch hierbei wird sich zeigen, wie die Feldakteure die neuen oder veränderten regulativen Institutionen in der Praxis anwenden, verhandeln, mit bestehenden sozialen Institutionen verknüpfen und evtl. auch wieder verändern, wie es im Sinne des Bricolage-Konzepts zu erwarten wäre (Cleaver 2002, 2007; De Koning 2011; McFarlane 2012).

4.5.3 Reproduktion der Strukturen, Handlungsspielräume und Wandel

Die Reproduktion der sozialen Praxis, d. h. die routinierte Wiederholung der verschiedenen sozialen Praktiken und Institutionen, welche die Strukturen eines sozialen Feldes konstituieren, ist der Ausgangspunkt praxistheoretischer Betrachtungen. Wie ebenfalls aus praxistheoretischer Perspektive argumentiert wird (s. Kap. 3.3.3.1), ist vor dem Hintergrund verschiedener Annahmen und unter bestimmten Bedingungen aber grundsätzlich immer auch ein Wandel der Feldstrukturen möglich. Die Frage nach dem genauen Verhältnis von Struktur und Handlung bzw. demjenigen von Strukturzwängen einerseits und Handlungsspielräumen der Akteure andererseits lässt sich aber nicht pauschal klären, sondern ist immer auch durch die spezifischen Charakteristika des betrachteten sozialen Feldes bestimmt (vgl. Agbiboa 2016, 2018; Anjaria & McFarlane 2013; McFarlane & Silver 2017).¹⁸⁰ Die Analyse des Motorrad-Taxi-Feldes in Dar es Salaam hat gezeigt, dass auch hier objektivierbare Strukturen vorliegen, die auf Grundlage der Doxa des Feldes (Barlösius 2011; Bourdieu 2012 [1972]) – d. h. der weitgehenden Anerkennung der Bedingungen des Feldes durch die Akteure – bis zu einem gewissen Grad unhinterfragt bleiben. Im Folgenden werden zentrale Praktiken und korrespondierende Institutionen, die über die Analysekategorien A bis F herausgearbeitet wurden, zunächst in Hinblick auf diese Frage der Reproduktion erneut rekapituliert. Daran schließt sich eine exemplarische Betrachtung des ebenfalls möglichen Wandels von Feldstrukturen an (s. Abb. 42).

Reproduktion der Strukturen im Motorrad-Taxi-Feld

Der praxistheoretischen Argumentation folgend (u. a. Bourdieu 2015 [1980]; Hillebrandt 2014a; Reckwitz 2003), lässt sich die Wiederholung der verschiedenen Praktiken im Feld der Motorrad-Taxis als vom praktischen Sinn bzw. Habitus hervorgebracht interpretieren. Denn wenn die feldspezifischen Praktiken kontinuierlich Anwendung finden, müssen sie nicht mehr zwangsläufig bewusst reflektiert, kalkuliert oder diskursiv ausgehandelt werden. Sie sind dann bereits Bestandteil der Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungslogik der Feldakteure, welche

¹⁷⁹ Dies geht mit einem umfangreichen institutionellen Restrukturierungsprozess einher, in dessen Rahmen SUMATRA aufgelöst und durch eine neue Behörde – die Land Transport Regulatory Authority (LATRA) – ersetzt wird (Bishop et al. 2019, 31; INF/SUMATRA/18).

¹⁸⁰ Agbiboa (2016, 2018) analysiert die Handlungsspielräume informeller Transportarbeiter in der Minibus-Branche in Lagos und thematisiert sowie theoretisiert dabei explizit auch das Verhältnis von sozialen Handlungszwängen und Möglichkeitsräumen.

ein unbewusstes oder fragloses ‚Abrufen‘ der jeweils für die Praktiken notwendigen Handlungsschritte ermöglicht.

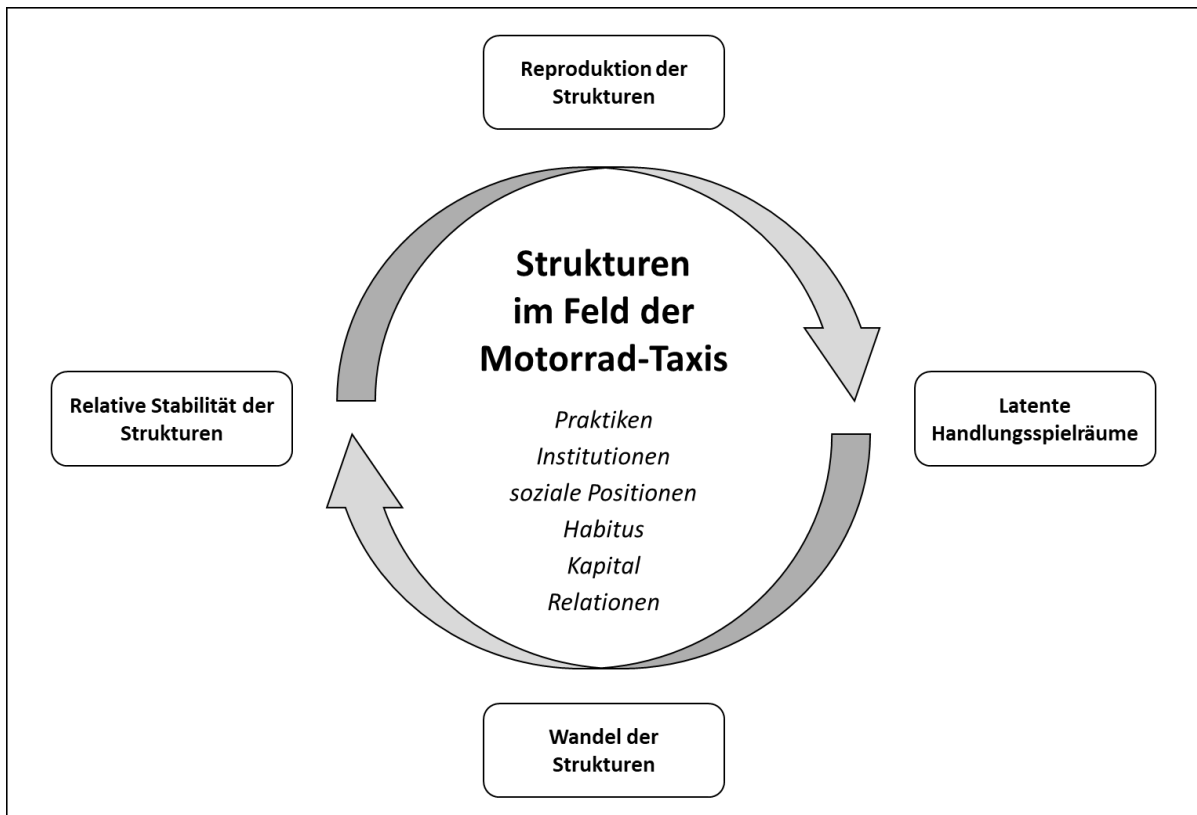


Abb. 42: Reproduktion und Wandel im Feld der Motorrad-Taxis

Quelle: Eigener Entwurf

Auch im Feld der Motorrad-Taxis sind spezifische Habitus entstanden, die in Korrespondenz mit den Praktiken des Feldes, den Relationen zwischen verschiedenen Akteuren und den relevanten Kapitalsorten stehen (s. Kap. 4.4.4.3). Dies gilt vor allem für die körperlich hervorgebrachten eingespielten Praktiken, wie z. B. die des Fahrens, des Aufnehmens von Kunden oder des Ausschauhaltens nach Verkehrskontrollen („I’m just moving“, PZI/Godfrey/16). Es gilt aber auch für die routinierten Auseinandersetzungen zwischen Dienstleistungsanbietern und Behördenvertretern und für die Praktiken des Organisierens und Abstimmens innerhalb der Fahrervereinigungen.¹⁸¹ Letzteres betrifft u. a. das regelmäßige Zahlen von Mitgliedsbeiträgen, das routinierte Ansprechen von Kunden, den regelmäßigen Austausch mit Anrainern der Taxisstände oder auch das Parken und Einordnen der zurückkehrenden Fahrzeuge an den Taxisständen, welches keine sichtbare Abstimmung zwischen den Akteuren mehr erfordert. Durch diese regelmäßige Rückkehr der Fahrer zu den Taxisständen äußert sich zugleich ihr unausgesprochenes Einverständnis mit den Formen und Erfordernissen der kollektiven

¹⁸¹ Zu berücksichtigen ist hierbei natürlich, dass die Regulierungspraktiken und Institutionen teils diskursiv erarbeitet wurden und immer wieder auch bewusst überarbeitet werden (z. B. hinsichtlich der Aufnahmeverfahren neuer Mitglieder).

räumlichen Organisation, was wiederum mit ihren Habitus-Dispositionen begründet werden kann.

Auch die staatliche Anerkennung der zunächst informell entstandenen räumlichen und sozialen Organisationsmechanismen der Fahrer hat zu einer Festigung der daraus hervorgegangenen Strukturen beigetragen. Auf Behördenseite war dies von politischen und administrativen Entscheidungen auf höheren Verwaltungsebenen abhängig bzw. vom Einfluss des gesellschaftlichen Machtfeldes bedingt, dessen Akteure über eine entsprechende Lenkungsmacht in der Schaffung, Bewahrung oder Veränderung von Strukturen verfügen (vgl. Bourdieu 2018 [1994]; Koller 2014b). Auch die formellen Strukturen des Feldes werden zu einem gewissen Anteil über routinierte Praktiken reproduziert, selbst wenn daran jeweils nicht alle Feldakteure beteiligt sind. Unter anderem kann dies für die Meldung bei den verschiedenen Behörden und das Beantragen von Lizenzen, das (eingeschränkte) Beachten von Verkehrsregeln und schließlich das Nutzen der Straßeninfrastruktur und anderer räumlicher und technischer Infrastrukturen (Taxistände, Parkplätze, Haltebuchten, Tankstellen, Werkstätten etc.) gelten. Des Weiteren werden über die von Behörden, NGOs und Fahrervereinigungen organisierten Seminare und Trainings bestimmte Abläufe der Interaktionen zwischen den staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren reproduziert.¹⁸²

Für die Reproduktion der Praktiken spielen auch die im Feld relevanten Kapitalsorten und ihre Distribution eine Rolle. Denn die Verfügbarkeit oder Nicht-Verfügbarkeit ökonomischen und sozialen Kapitals sowie dessen Variationen (als räumliches oder delegiertes Kapital) tragen zur Durchsetzung bestimmter Interessen der Feldakteure bei oder verhindern diese. Damit haben sie auch einen Einfluss darauf, ob die Strukturen des Feldes herausgefordert werden (können) oder Bestand haben. In Bezug auf die ökonomischen Relationen zwischen Fahrzeugeigentümern und Fahrern trägt beispielsweise die ungleiche Verteilung ökonomischen Kapitals zu einer Reproduktion bestehender Praktiken des Fahrzeugzugangs bei. Die Abhängigkeitsbeziehung zu den Fahrzeugeigentümern und die im Feld etablierten Erfahrungswerte hinsichtlich der Vertragsformen und-inhalte erlauben den Fahrern keine oder kaum Verhandlungsspielräume: Steht ihnen kein ökonomisches Kapital zum Erwerb eines eigenen Fahrzeugs zur Verfügung, müssen sie die Vertragsbedingungen akzeptieren. Auf diese Weise werden die ungleichen (Macht-)Beziehungen zwischen der Eigentümer- und der Fahrerseite und die damit verbundenen Arbeitsverhältnisse gestärkt. Mit Blick auf diese sozioökonomischen Zwänge und daraus hervorgehende Machtstrukturen zeigen sich beispielsweise auch einige Parallelen zu den Bedingungen der Transportarbeiter in der Minibus-Branche in Dar es Salaam (vgl. Rizzo 2011, 2017) und derjenigen in Lagos (Agbiboa 2016).

¹⁸² Diese Veranstaltungen dienen allerdings selbst wiederum dem Zweck der Veränderung von Praktiken und Strukturen (z. B. Reduzierung der Verkehrsunfälle, Bildung und Verhaltensänderung der Fahrer, Kooperation zwischen staatlichen Akteuren und Dienstleistungsanbietern) und haben dies offenbar bereits ansatzweise bewirkt (z. B. als mögliche Ursache des Rückgangs der registrierten Unfallzahlen).

Handlungsspielräume und Wandel der Strukturen im Motorrad-Taxi-Feld

Die routinierte Wiederholung schließt allerdings nicht aus, dass Praktiken und Institutionen nicht doch zu einem bestimmten Zeitpunkt (wieder) bewusst reflektiert werden können oder müssen. Dies kann bei grundlegenden Veränderungen der Feldbedingungen notwendig sein, welche die Routine und das habituelle Handeln irritieren (z. B. starke Zunahme der Konkurrenz, Zunahme der Gefahren des Fahrzeugdiebstahls) und eine bewusste Reflektion des Geschehens im Feld erforderlich machen (z. B. Verschärfung von Zugangsbarrieren für neue Mitglieder, Anpassung an die Gefahren des Fahrzeugdiebstahls). Das In-den-Hintergrund-Rücken des Habitus und bewusstes Reflektieren der Feldbedingungen zeigt sich auch im bewussten kollektiven Versuch der Dienstleistungsanbieter, gezielte Verbesserungen zu erzielen (z. B. im Kontext der Gründung von übergeordneten Fahrervereinigungen und ihrem expliziten Agenda-Setting). Dies führt allerdings nicht notwendigerweise zu einer tatsächlich umfangreichen Veränderung von Strukturen, wie sich mit Blick auf den – insgesamt betrachtet – bislang eingeschränkten Erfolg hinsichtlich der gezielten Verbesserung der Arbeitsbedingungen zeigt. Auf einige der im Feld wirksamen Strukturen, wie z. B. die allgemeine Entwicklung der Konkurrenz und der Nachfrage im Markt der Mobilitätsdienstleistungen, können die organisierten Motorrad-Taxi-Fahrer ohnehin nur begrenzt einwirken. Denn hierbei handelt es sich um Effekte des übergeordneten ökonomischen Feldes, denen möglicherweise durch Professionalisierung des eigenen Angebots bis zu einem bestimmten Grad begegnet werden kann.

In anderen Zusammenhängen ergeben sich dagegen vergleichsweise größere individuelle oder kollektive Handlungsspielräume im Feld, z. B. in der Auseinandersetzung um die Regulierung innerhalb der Fahrervereinigungen oder bei der Infragestellung staatlicher Regularien. Dies ist v. a. dann der Fall, wenn die Bedingungen der Durchsetzung expliziter Institutionen (regulativer und normativer Art) nicht gegeben sind und das symbolische Kapital der Akteure, welche die Aufgabe haben, diese Institutionen durchsetzen, zu gering ausfällt. Auf Anbieterseite hängt dies mit dem (starken oder schwachen) Organisationsgrad der jeweiligen Vereinigungen sowie der Effektivität der jeweiligen Regulierungspraktiken und Sanktionsmechanismen zusammen. Auf administrativer Seite ist dies an den Umfang des delegierten Kapitals sowie an den Einfluss weiterer Akteure des gesellschaftlichen Machtfeldes geknüpft (etwa i. S. einer Stärkung oder Schwächung der behördlichen Kapitalausstattung).

Eine Veränderung der Strukturen äußert sich in diesem Kontext als Ergebnis subversiver Praktiken bzw. Taktiken (De Certeau 1984) der Feldakteure, u. a. in Zusammenhang mit dem City Centre Ban. In der frühen Phase der Etablierung des Motorrad-Taxi-Feldes konnten die Anbieter der Dienstleistung legal im Stadtzentrum arbeiten, wodurch sich bestimmte – auch räumliche – Strukturen des Angebots entwickelt hatten. Auf die negativ wahrgenommenen und objektiv nur bedingt messbaren Konsequenzen dieser Entwicklung reagierten die verantwortlichen Behörden mit der Einführung des Motorrad-Taxi-Verbots. Auf Seite der Behörden können damit verbundene regulative Institutionen jedoch nur begrenzt durchgesetzt werden, weil die

Ressourcen zur Sensibilisierung, Kontrolle und Sanktionierung delinquenter Akteure (Fahrer sowie auch Behördenvertreter) nicht ausreichen oder auch weil intransparente Verwaltungsstrukturen und Kompetenzüberschneidungen vorliegen, die ein ‚Regelbefolgen‘ erschweren. Die (bisher schwachen) formellen Strukturen des Verbots werden somit durch Praktiken der Delinquenz kontinuierlich untergraben. Dies trägt wiederum zu Veränderungen bei, welche dazu führen, dass sich diese informellen Praktiken der Nicht-Befolgung, der Alltagskorruption und der Präsenz von Motorrad-Taxis im Stadtzentrum de facto als konkurrierende Strukturen etablieren. Dies weist im Übrigen strukturelle Ähnlichkeiten zu den Bedingungen der Bodaboda-Branche in Nairobi auf, wo die Dienstleistung ebenfalls aus dem Stadtzentrum verbannt worden ist (*Capital News*, 23.1.2018; Cummings & Obwocha 2018, 18; *The Star*, 8.6.2019).

Die sich verändernden kooperativen Praktiken der Fahrer haben bereits zu einem Wandel (bzw. Ausbau) von Organisationsstrukturen und -kompetenzen geführt, welche außerdem mit veränderten Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata der Feldakteure korrespondieren: Insbesondere die in den Bezirks- und landesweiten Vereinigungen organisierten Fahrer gehen mit wachsender Selbstverständlichkeit bestehende Herausforderungen an, konfrontieren Politik und Behörden, um eine Verbesserung der Bedingungen einzufordern, und zielen damit direkt auf einen Wandel der Strukturen des Feldes ab („We want to improve business“, PZI/MAPIMAMATA/16). Auch in dieser Hinsicht lassen sich gewisse Parallelen zur Bodaboda-Branche in Kenia (Bodaboda Safety Association of Kenya 2019) und zu den gewerkschaftlichen Praktiken in der Daladala-Branche in Dar es Salaam identifizieren (Rizzo 2013). Die teils langjährigen beruflichen Alltagserfahrungen der Fahrer, der kollektive Wunsch zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und schließlich der Aufbau sozialen (und damit auch symbolischen) Kapitals in den primären und v. a. in den übergeordneten Fahrervereinigungen hat in gewissem Umfang also zu einer Professionalisierung der Anbieter bzw. des Angebots beigetragen.¹⁸³

Strukturelle Veränderungen deuten sich außerdem mit Blick auf die sozioökonomischen Verhältnisse der Fahrer an: Wie die empirischen Einblicke gezeigt haben, stellt die Fahrtätigkeit im Vergleich zu früheren beruflichen Tätigkeiten oft ein regelmäßiges und besseres Einkommen sicher. Indem es einigen Fahrern dadurch gelingt, eigene Fahrzeuge oder andere Formen ökonomischen Kapitals zu erwerben, können diese Akteure zum Teil einen relativen sozialen Aufstieg erfahren. Dies ist zwar eine Gegebenheit, die aus Perspektive der Praxeologie Bourdieus zunächst als weniger wahrscheinlich gelten muss, weil hier die Reproduktion sozialer Bedingungen durch die Dispositionen des Habitus als der Normalfall¹⁸⁴ gilt. Allerdings sind

¹⁸³ Für eine komparative Betrachtung bietet sich außerdem die Studie von Ezeibe et al. (2017) an, die auf Grundlage einer vergleichenden Studie in verschiedenen nigerianischen Städten insgesamt zu einer positiven Einschätzung des Innovationspotentials kollektiv organisierter Motorrad-Taxi-Fahrer kommt.

¹⁸⁴ Bourdieu bezeichnet die Angepasstheit des Habitus an die Bedingungen des Feldes und die damit verbundene Reproduktion als den am häufigsten auftretenden ‚Sonderfall‘ und deutet damit einen gewissen theoretischen Spielraum für Veränderungen an (vgl. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 165; Bourdieu 2001, zit. nach Schäfer 2013, 105).

Veränderungen des Habitus, welche mit sozialer Aufstiegsmobilität korrespondieren können, auch nicht ausgeschlossen (vgl. z. B. Bourdieu 2001; Friedman 2016; Krais & Gebauer 2014, 68ff.; Schäfer 2013, 97ff.; s. Kap. 3.3).¹⁸⁵

Wie groß der Anteil derjenigen Fahrer, die ihre sozioökonomischen Bedingungen und damit ggf. auch ihre sozialen Positionen verbessern können, tatsächlich ist, kann auf Grundlage der vorliegenden Studie zwar nicht abgeschätzt werden. Die offene Frage ist aber u. a., inwieweit diese Entwicklung – wenn sie für einen größeren Anteil der Feldakteure zutreffen sollte – möglicherweise zu einer Veränderung der Anteile der verschiedenen Geschäftsmodelle führen könnte. In Abhängigkeit vom Angebot-Nachfrage-Verhältnis und der Entwicklung der Kosten und Preise wäre zu vermuten, dass es über Zeit z. B. zu einer Vergrößerung (oder auch Verkleinerung) der Anzahl derjenigen Fahrer im Feld kommt, die über ein eigenes Fahrzeug verfügen und damit potenziell die bestehenden, teilweise unsicheren Arbeitsverhältnisse überwinden können. Denn ein wichtiger Unterschied zu den Transportarbeitern der Daladala-Branche, in der ein sozialer Aufstieg nur schwer möglich erscheint (vgl. Rizzo 2017, 139ff.), ist in dieser Hinsicht immerhin, dass sich der Zugang zu einem eigenen Fahrzeug aufgrund der geringeren Fahrzeugkosten und den relativ kurzen Laufzeiten von Mietkauf-Verträgen, vergleichsweise leichter gestaltet. Auch angesichts der gegenwärtig drohenden Gefahr für die Minibus-Branche, durch die Implementierung des lokalen BRT-Systems verdrängt zu werden (Rizzo 2014, 2017), scheinen sich im direkten Vergleich derzeit größere Möglichkeitsräume für die Interessendurchsetzung der Motorrad-Taxi-Anbieter aufzuspannen.¹⁸⁶

Insgesamt lässt sich somit festhalten, dass im lokalen Feld der Motorrad-Taxis seit seiner Entstehung ca. Anfang/Mitte der 2000er Jahre komplexe soziale Strukturen entstanden sind, die zwar eine relative Stabilität aufweisen und durch die Akteure des Feldes reproduziert werden. Diese Strukturen können als feldspezifische Praktiken, Institutionen, soziale Positionen und Habitus, sowie Kapitaldistributionen und Akteursrelationen erfasst werden. Die aus den verschiedenartigen Auseinandersetzungen und Positionskämpfen resultierende Dynamik des Feldes sorgt allerdings zugleich dafür, dass die Strukturen kontinuierlich in bewusster oder unbewusster Weise herausgefordert und (bis zu einem gewissen Grad) schrittweise auch verändert werden. Dieser Wandel ist damit zu begründen, dass die Feldakteure die für sie entstehenden Handlungsspielräume nutzen. Theoretisch erklären lassen sich diese Handlungsspielräume mit der in der Wiederholung der Praktiken angelegten Instabilität (Schäfer 2013) und der

¹⁸⁵ Dieser Aspekt wird in der angeführten Literatur unter dem Begriff des *Habitus Clivé* diskutiert. Gemeint ist ein ‚gespaltener‘ Habitus, dessen Dispositionen nicht mehr (vollständig) mit den Strukturen des Feldes übereinstimmen und der sich gewissermaßen den Bedingungen seiner eigenen Reproduktion widersetzt.

¹⁸⁶ Wie die Einblicke der vorliegenden Studie gezeigt haben, steht das BRT-System zum Teil auch in Konkurrenz zu den Motorrad-Taxis, welche auf den BRT-Routen damit möglicherweise Marktanteile verloren haben (was empirisch nachzuweisen wäre). Handlungsspielräume der Motorrad-Taxis zeigen sich aber z. B. darin, dass die Dienstleistung bis zu einem gewissen Grad an die neue Konkurrenz angepasst werden kann (z. B. Durchführen von Zubringerfahrten zu den BRT-Stationen) und auch dadurch, dass die Motorrad-Taxi-Fahrer die BRT-Infrastruktur (Fahrspuren, Fußwege) teilweise für ihre Zwecke instrumentalisieren: Diese wird von den Anbietern genutzt, um Wege abzukürzen (Mwaura 2017b, 19).

Wirkungsweise subversiver Praktiken sowie der (praxistheoretisch auch mitgedachten) Möglichkeit reflexiven Handelns (Elder-Vass 2007). Denkbar erscheint dies auch durch das potenziell mögliche oder notwendige Zurückstellen der habituellen Dispositionen der Akteure in krisenhaften Veränderungsphasen des Feldes (z. B. Bourdieu & Wacquant 2013 [1992], 165f.).

5. Schlussbetrachtungen

Die abschließenden Betrachtungen fassen zunächst die Ergebnisse der Studie zusammen und ziehen jeweils ein Fazit in Hinblick auf die drei Ausgangsfragestellung der Arbeit (Kapitel 5.1). Kapitel 5.2 formuliert Schlussfolgerungen mit Blick auf potenzielle Handlungsfelder einer Stadt- und Verkehrspolitik, welche die Motorrad-Taxi-Dienstleistung als wichtigen und planerisch zu integrierenden Bestandteil städtischer Mobilität betrachtet. Kapitel 5.3 gibt einen Ausblick auf mögliche Veränderungen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung vor dem Hintergrund gegenwärtiger Transformationsprozesse in Dar es Salaam und formuliert Vorschläge für Untersuchungsaspekte, die künftige Forschungsarbeiten adressieren könnten.

5.1 Zusammenfassung und Fazit

Eingebettet in den thematischen Zusammenhang von urbaner Mobilität und Informalität in Subsahara-Afrika hat die Arbeit die Entwicklung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam und ihre lokalspezifische Organisation und Regulierung betrachtet. Die folgenden Ausführungen fassen die wesentlichen Ergebnisse zusammen und ziehen ein Resümee in Hinblick auf die zentralen Mechanismen der Marktintegration, den Informalitätsdiskurs sowie in Bezug auf (stadt-)theoretische Implikationen der Studie.

Wie gelingt die Marktintegration der Motorrad-Taxis?

Die vorliegende Studie zeigt, dass Motorrad-Taxis ein in sozialer und ökonomischer Hinsicht wichtiger Bestandteil des lokalen Marktes der Mobilitätsdienstleistungen sind. Ihre kontinuierliche Marktintegration gelingt über eine dynamische soziale Praxis, die von den analysierten interdependenten Strukturen der Organisation und Regulierung, den Feldakteuren sowie ihren Interessen und Positionskämpfen, individuellen und kollektiven Ressourcen (Kapitalsorten), bestimmten Akteursbeziehungen und Machtverhältnissen konstituiert wird.

Die strukturellen Bedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dar es Salaam und das Zusammenwirken verschiedener historischer, politischer, planerischer, räumlicher, sozialer und ökonomischer Faktoren können als Ausgangspunkte der Herausbildung des Motorrad-Taxi-Feldes verstanden werden. Im Ergebnis erzeugen diese Faktoren spezifische Mobilitätsbedarfe der lokalen Bevölkerung, die in weiten Teilen durch die Dienstleistung der Motorrad-Taxis adressiert werden können. Dadurch werden zugleich Einkommensmöglichkeiten generiert und die Partizipation im Feld der Motorrad-Taxis gilt daher – auch getragen vom öffentlichen Diskurs – für viele Anbieter als aussichtsreiche berufliche Tätigkeit. Für diese zentralen Akteure des Feldes geht es dabei um die Realisierung von Lebenschancen und soziale Aufstiegsmöglichkeiten (Fahrer) bzw. um das Streben nach Profiten durch kleinskalierte oder teilweise großskalierte Investitionen in die Branche (Fahrzeugeigentümer). Der Berufseinstieg in die Motorrad-Taxi-Branche kann dabei vor dem Hintergrund bestimmter biographischer und

sozialer Laufbahnen der Fahrer und der Existenz bestimmter Finanzierungsmodelle des Fahrzeugzugangs verstanden werden. Für den praktischen Berufseinstieg ist zudem der Beitritt zu einer Vereinigung von Motorrad-Taxi-Fahrern von Bedeutung.

Die etablierten Praktiken der Motorrad-Taxi-Dienstleistung stehen in enger Relation zu den feldspezifischen Habitüs der Akteure sowie den verschiedenen im Feld relevanten Kapitalsorten. Neben dem ökonomischen Kapital ist das soziale Kapital die zweite zentrale Kapitalsorte, um die in den Auseinandersetzungen im Feld gerungen wird. Soziales Kapital spielt – auch in der Variante des räumlichen Kapitals – eine zentrale Rolle beim Zugang zu primären Fahrervereinigungen sowie für die auf kulturell-kognitiven und normativen Institutionen basierende Selbstregulierung dieser Organisationen. Dabei wirkt es als Mittel der Koordination der Alltagspraxis u. a. bei der sozialen Unterstützung von Mitgliedern der Fahrervereinigungen, der räumlichen und praktischen Organisation des Kundenzugangs und damit letztendlich auch dem Erzielen ökonomischen Kapitals. Als räumliches Kapital dient es außerdem der Etablierung von Taxisständen, damit der Aneignung von (kleinräumigen) Marktgebieten und gleichzeitig der Aushandlung räumlicher Restriktionen, d. h. dem Ausschließen bestimmter Marktteilnehmer von etablierten Taxisständen. Auf gesamtstädtischer Ebene wird soziales Kapital – hier basierend auf der kollektiven Unterstützung durch eine große Anzahl von Mitgliedern – von den übergeordneten Fahrervereinigungen eingesetzt, um grundlegende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen zu erzielen. In diesem Zusammenhang sollen u. a. räumliche Restriktionen auf größerer Maßstabsebene abgebaut (Zugang zum Stadtzentrum), eine bessere Kommunikation zwischen Fahrern und Behörden erwirkt und eine Verbesserung der Dienstleistung allgemein erreicht werden (z. B. verbesserte Verkehrssicherheit). Damit gehen die übergeordneten Fahrervereinigungen deutlich über den Wirkungskreis der primären Fahrervereinigungen hinaus.

Akteure des gesellschaftlichen Machtfeldes greifen durch politische, rechtliche und administrative Steuerungsversuche in die Regulierung des Motorrad-Taxi-Feldes ein (unter Anwendung regulativer Institutionen). Ziel der (lokal-)staatlichen Akteure – deren regulatorischer Einfluss vom Umfang ihres delegierten Kapitals abhängt – ist dabei die verkehrs- und stadtpolitische Kontrolle des Feldes und die Reduzierung negativer Effekte bei gleichzeitiger Anerkennung seiner sozialen und ökonomischen Bedeutung (öffentliche Mobilität, Arbeitsplätze). In diesem letztgenannten Zusammenhang ist das Motorrad-Taxi-Feld auch Bestandteil politischer Auseinandersetzungen, die über die Lokalpolitik hinausgehen. (Lokal-)Politische und administrative Akteure treten zudem teilweise in einer ‚Doppelfunktion‘ in Erscheinung, indem sie zum einen das Mandat für die Durchsetzung regulativer Institutionen innehaben und zugleich eigene Interessen (im ökonomischen Feld) verfolgen, d. h. zum Teil als Investoren oder teilweise auch als Profiteure von Alltagskorruption im Feld partizipieren. Vor allem auf der Anbieterseite werden regulative Institutionen durch bewusste oder unbewusste Nicht-Befolgung in Frage gestellt.

Die verschiedenen Formen der konflikthaften Auseinandersetzung der Feldakteure konterkarieren einerseits die Weiterentwicklung des Feldes (i. S. einer Verbesserung von Bedingungen), während die etablierten kooperativen Praktiken sie andererseits vorantreiben. Über die mit diesen Auseinandersetzungen verknüpfte kontinuierliche Anerkennung der feldspezifischen Illusio (d. h. die Anerkennung dessen, worum es bei der Partizipation im Feld geht) stärken die wiederholten Praktiken zunächst einmal die etablierten Strukturen des Motorrad-Taxi-Feldes sowie auch die inkorporierten Strukturen der Akteurshabitus.

Dennoch werden die sozialen Praktiken (des Fahrzeugzugangs, des Anbietens der Dienstleistung, der Selbstregulierung, der staatlichen Regulierung etc.) im Wechselspiel mit den bestehenden sozialen Institutionen auch immer wieder prozesshaft verändert. Auch der damit verbundene soziale Wandel innerhalb des Feldes hat bisher dazu beigetragen, die Integration der Motorrad-Taxis im Markt der Mobilitätsdienstleistungen zu festigen. Auf Grundlage dieser Ergebnisse lässt sich prognostizieren, dass die Motorrad-Taxis auch mittel- bis langfristig eine wichtige Stellung im Kontext urbaner Mobilität in Dar es Salaam einnehmen werden. Denn sie weisen bisher (trotz ihres tendenziellen Überangebots in einigen Gebieten Dar es Salaams) eine große Flexibilität darin auf, ihre Dienstleistung entsprechend der lokalspezifischen Bedarfe auszurichten und bestehende Angebotslücken und Marktnischen zu füllen.

Was lässt sich aus der Studie für den Informalitätsdiskurs lernen?

Die Studie konnte am Beispiel der Motorrad-Taxis verdeutlichen, dass die Annahme einer dichotomen Trennung formeller und informeller gesellschaftlicher Organisationsstrukturen auch im Kontext urbaner Mobilität in Dar es Salaam mit Schwierigkeiten behaftet ist. Mit diesem gängigen Verständnis von Informalität können die tatsächlichen Regulierungsformen und -verhältnisse auch in diesem städtischen Kontext nicht ausreichend erfasst werden. Es wurde vielmehr gezeigt, dass sowohl formelle als auch informelle Formen der Regulierung eine wesentliche Rolle in der Governance des Motorrad-Taxi-Feldes spielen. Die Praktiken der Selbstregulierung der Motorrad-Taxi-Fahrer basieren zwar zu einem großen Anteil auf informellen, d. h. hier kulturell-kognitiven sowie normativen Institutionen. In ihrer Alltagspraxis sind aber auch regulative Institutionen von Bedeutung. Andersherum konnte gezeigt werden, dass die Dienstleistung trotz ihrer Anerkennung und Regulierung durch staatliche Behörden bei weitem nicht als ein rein formell reguliertes und in die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement vollständig integriertes ÖPNV-Angebot gelten kann. Die Formulierung und Durchsetzung regulativer Institutionen durch staatliche Behörden ist zudem nicht die einzige Regulierungsform, die staatliches Handeln bedingt, da auch lokalstaatliche Akteure in vielfacher Weise in informelle Alltagspraktiken eingebunden sind.

Informelle und formelle Regulierung ergänzen sich über die Wirksamkeit expliziter und impliziter bzw. regulativer, normativer und kulturell-kognitiver Institutionen gegenseitig. Dabei werden einige Bereiche des Feldes durch staatliche Regulierung gesteuert, während andere

Feldpraktiken informell reguliert werden. Es wurde ferner gezeigt, dass formelle und informelle Regulierungsformen in Konkurrenz zueinander treten können: Teilweise greifen dann formelle und teils informelle Institutionen. Dies ist jeweils Gegenstand der Aushandlung zwischen den Feldakteuren und beruht auf den jeweiligen Machtrelationen und Kapitalverfügbarkeiten. Das Ineinandergreifen und Verknüpfen formeller und informeller Regulierungsmechanismen zeigt sich schließlich darin, dass regulative, normative und kulturell-kognitive Institutionen auch zwischen diesen Ebenen der Regulierung transferiert werden können, wie das Beispiel der formellen Anerkennung der informellen Taxistände zeigt. Im Sinne von Institutional Leakage bzw. Leakage of Meaning werden zudem funktionierende Institutionen aus anderen Gesellschaftsbereichen für die Regulierung des Motorrad-Taxi-Feldes übernommen.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die Regulierung des Feldes nicht statisch ist, sondern dass es sich vielmehr um eine kontinuierliche, prozesshafte Regulierungsarbeit handelt. Darin werden Institutionen auch immer wieder verändert oder es entstehen neue Institutionen, die an bestehende Regulierungsmechanismen anknüpfen. Bei der Betrachtung der staatlichen Regulierung und Formalisierung der Branche wurde zudem deutlich, dass diese bei weitem nicht zu einer (vollständigen) Zurückdrängung informeller Regulierungspraktiken führt. Tatsächlich werden regulative Institutionen teilweise angenommen und angewendet. Diese vermischen sich allerdings mit bestehenden Formen der Selbstregulierung, was zu Ko-Existenz und Ko-Schaffung von formellen und informellen Institutionen führt.

Es ist zwar zu vermuten, dass diese *Formen* von Institutional Bricolage auch in anderen strukturell ähnlichen Kontexten (mit einem etablierten Motorrad-Taxi-Feld) vorzufinden sind. Angesichts der spezifischen lokalen Bedingungen in Dar es Salaam (und anderswo) muss allerdings davon ausgegangen werden, dass die konkrete *Ausgestaltung* dieser Regulierungsformen und der zugrunde liegenden Institutionen jeweils stark kontextabhängig ist. Auch über die vorliegende Analyse zur Marktintegration der Motorrad-Taxis hinaus lässt sich festhalten, dass das Bricolage-Konzept also keine absolute Erklärung von Regulierung im Allgemeinen und Informalität im Besonderen leistet, sondern nur als heuristisches Analysekonzept fungieren kann. Damit geht es aber dennoch über bisherige Erklärungsansätze zur Informalität hinaus, da mit seiner Hilfe Regulierungsarbeit als (konflikthafte) kontinuierliche Praxis empirisch nachvollzogen werden kann. Dabei geht es weniger um die bloße Unterscheidung formeller und informeller Formen der feldspezifischen Steuerung, sondern vielmehr um die Frage, wie verschiedene Regulierungsformen miteinander in Beziehung stehen, von den Akteuren des Feldes verhandelt werden und über die sozialen Praktiken des Feldes zur Geltung kommen. Anknüpfend an die Ergebnisse der vorliegenden Studie lässt sich argumentieren, dass für die Aufdeckung und für ein Verständnis dieser Prozesse die Betrachtung der Machtverhältnisse, der Möglichkeiten der (Nicht-)Anerkennung bestimmter Institutionen und der Handlungsspielräume der Akteure – vermittelt über ihre Habitus und ihre Kapitalausstattung – von zentraler Bedeutung ist. Diese im Bricolage-Konzept bereits angelegte Verbindung mit

sozial- bzw. praxistheoretischen Ansätzen kann somit als eine sinnvolle analytische Erweiterung des bisherigen Diskurses um Informalität gelten – sowohl im Bereich urbaner Mobilität als auch in anderen gesellschaftlichen Kontexten.

Welche Schlüsse lassen sich aus der Studie in Hinblick auf aktuelle (stadt-)theoretische Diskurse ziehen?

Auch im Feld der Motorrad-Taxis tragen Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata der Feldakteure bzw. ihr praktischer Sinn zu einer nicht hinterfragten Reproduktion von Strukturen bei. Zugleich können die Habitus der Feldakteure in bestimmten Situationen aber in den Hintergrund treten. Dadurch wird tendenziell ein bewusstes Handeln möglich, das – neben dem Veränderungspotenzial, welches aus der Unschärfe des praktischen Sinns bei der Wiederholung von Praktiken resultiert – auch gezielt auf einen Wandel von Praktiken, Institutionen und damit der Feldstrukturen hinwirken kann. Reproduktion und Wandel sind schließlich durch die Stärke oder Schwäche etablierter Institutionen (expliziter und impliziter Art) sowie den Umfang und die Verteilung der im Feld relevanten Kapitalsorten bedingt, aus denen ungleiche Machtrelationen und Handlungsmöglichkeiten entstehen. Am Beispiel der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam hat diese Gegenüberstellung von reproduzierten Feldstrukturen einerseits sowie ihrem Wandel und den dafür notwendigen Handlungsspielräumen andererseits also gezeigt, dass die Feldakteure weder ausnahmslos von gesellschaftlichen Strukturen abhängig sind (wie es der methodologische Objektivismus suggeriert), noch – wie es einer fundamental gegensätzlichen Perspektive des methodologischen Subjektivismus entspräche – weitgehend frei in ihrem Handeln sind.

Dieses Ergebnis ist auch für den Diskurs des Southern Urbanism relevant, so dass sich auch in dieser Hinsicht Schlüsse aus der Motorrad-Taxi-Studie ziehen lassen: Mit Blick auf die im Southern Urbanism kritisierte (oftmals einseitige und Strukturzwänge betonende) Problemperspektive lassen sich zunächst eine Reihe von Herausforderungen nennen, mit denen sich die Akteure in Dar es Salaam angesichts der lokalen Bedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung auseinandersetzen müssen. Anzuführen sind hier z. B. die beschränkte Verfügbarkeit ‚formeller‘ Mobilitätsangebote, die für (große) Teile der Bevölkerung eingeschränkte Zugänglichkeit und Bezahlbarkeit dieser Angebote, negative Effekte bestehender Mobilitätsformen in Bezug auf Verkehrsunsicherheit, Komfort und Zeitverluste u.v.m. Das Entstehen und die Entwicklung des Motorrad-Taxi-Feldes zeigen allerdings auch, dass trotz dieser Bedingungen und Schwierigkeiten auch Möglichkeitsräume bestehen, die von den Feldakteuren genutzt werden können, um (mindestens punktuelle) Verbesserungen zu erzielen. Dadurch wird es möglich, einen Teil der wachsenden und sich verändernden Mobilitätsbedarfe in Dar es Salaam zu befriedigen und zugleich Arbeitsplätze zu generieren, was im Kontext von weit verbreiteter Arbeitslosigkeit von großer gesellschaftlicher Relevanz ist. Die Entwicklungen der Branche verdeutlichen außerdem, dass in der Selbstregulierung der Anbieter und in der Aneignung

städtischer Räume Handlungsoptionen bestehen. Die teils schwierigen Arbeitsverhältnisse und -bedingungen, die negativen Effekte der Dienstleistung sowie auch die angeführten Grenzen der Bemühungen der Fahrervereinigungen zur Verbesserung der Bedingungen zeigen aber auch, dass eine einseitig optimistische Bewertung dieses Handlungspotenzials der Feldakteure gleichfalls zu kurz greift.

Für die Betrachtung urbaner Mobilität in den Städten Subsahara-Afrikas bedeutet dies zunächst, dass die Relationen von problembehafteten Strukturzwängen einerseits und Möglichkeitsräumen der Akteure andererseits für jeden lokalen Fall prinzipiell einzeln ausgelotet werden müssen. Der Argumentation des Southern Urbanism zufolge, ist dabei dennoch auch eine komparative Betrachtung von Bedeutung – sowohl im Sinne einer Kontrastierung von Fällen innerhalb einer Fallstudie, als auch zwischen Fallstudien. Denn dadurch wird einerseits das Aufdecken lokaler Besonderheiten möglich und andererseits ein detaillierteres Verständnis der Unterschiede und strukturellen Gemeinsamkeiten der Städte Subsahara-Afrikas auf der Metaebene der Stadt- und Verkehrsentwicklung allgemein und auch auf der Ebene des thematischen Fallbeispiels der Motorrad-Taxi-Dienstleistung erzeugt. Mit der so verstandenen Forschungsperspektive des Southern Urbanism kann außerdem ein wichtiger Beitrag zur Generierung relevanter empirischer Daten (im Bereich urbaner Mobilität) in Subsahara-Afrika geleistet werden. Dies ist angesichts der oft sehr begrenzten Datenverfügbarkeit in vielen gesellschaftlichen Bereichen auch in anwendungsbezogener Hinsicht, d. h. für Politik und Planung, von großer Relevanz.

In Übereinstimmung mit den Argumenten des Southern Urbanism lässt sich auf Grundlage der vorliegenden Studie außerdem schließen, dass eine Übertragung ‚fertiger‘ theoretischer Konzepte auf den jeweils betrachteten Fall problematisch ist. Denn dadurch entsteht die Gefahr, neben den überlokalen Gemeinsamkeiten die spezifischen Differenzen in den *Urban Navigations* der jeweiligen Lokalbevölkerung (McFarlane & Silver 2017; McFarlane 2012), d. h. die jeweilige Logik der Praxis, zugunsten von Erklärungsansätzen zu übersehen, die zu sehr auf Allgemeingültigkeit abzielen. Dies spricht zum einen für eine offene und qualitativ ausgerichtete Grundlagenforschung im Bereich der Stadt- und Verkehrsforschung im Globalen Süden und zum anderen für die Notwendigkeit eines ‚Grounding‘ theoretischer Konzepte (Parnell & Robinson 2013; Rizzo 2017). Das offene deskriptiv-analytische Bricolage-Konzept eignet sich dabei in Verbindung mit praxistheoretischen Ansätzen für die Erfassung fallspezifischer Governance-Mechanismen. Auf diese Weise kann – auch über die Motorrad-Taxis hinaus – die Bedeutung von Informalität und sozialen Institutionen in der Gestaltung und Steuerung gesellschaftlicher Teilbereiche erklärt werden.

Zudem haben sich in der Studie die aus der Praxistheorie entlehnten Konzepte als hilfreich erwiesen, um feldspezifische Interessen und Konflikte aufzudecken und damit die Handlungslogiken der Organisation und Regulierung der Motorrad-Taxis zu verstehen. Von Relevanz war dabei auch die Flexibilität und Offenheit der Konzepte, die sich ausgehend von der Empirie an

die jeweiligen empirischen Bedingungen anpassen lassen und damit das eingeforderte ‚Grounding‘ ermöglichen. In der vorliegenden Studie waren z. B. die Konzepte der Unterkapitalsorten des räumlichen und des delegierten Kapitals von Bedeutung, um bestimmte Feldrelationen erklären zu können. In diesem Zusammenhang lassen sich daher noch weitere theoretische Schlüsse ziehen: Erstens verdeutlichen die Ergebnisse der vorliegenden Studie die Argumente für eine praxistheoretische Ausrichtung geographischer Sozialforschung im Globalen Süden (s. Kap. 4.2.1). Zweitens lassen sich mithilfe dieser Forschungsperspektive sowohl strukturelle Bedingungen als auch Handlungsspielräume von Akteuren im Kontext von Stadtentwicklung und urbaner Mobilität untersuchen und damit – auch im Sinne des Southern Urbanism – einseitige Betrachtungsweisen überwinden. Drittens stellt diese Forschungsperspektive zugleich eine sinnvolle sozialtheoretische Erweiterung der (geographischen) Mobilitäts- und Verkehrsforschung dar.

5.2 ‚Praktische‘ Schlussfolgerungen

Auf Grundlage der empirischen Einblicke der Studie haben die folgenden Ausführungen zum Ziel, einige relevante Handlungsfelder zu identifizieren, welche – eine (lokal-)politisch gewollte Förderung der Motorrad-Taxis vorausgesetzt – im Rahmen einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung relevant sein könnten. Dazu werden der Zusammenhang von Planung und Informalität, die planerische Integration der Motorrad-Taxis sowie potenzielle Maßnahmen zur Reduzierung negativer Effekte, Verbesserung von Sicherheit und sozioökonomischen Förderung von Transportarbeitern thematisiert.

Planung und Informalität

Angesichts der beschriebenen strukturellen Bedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dar es Salaam stellen informelle Organisationsformen in vielerlei Hinsicht eine Handlungsnotwendigkeit dar (i. S. von Informality of Need). Denn nicht zuletzt spielt Informalität auch in Fragen räumlicher Organisation eine Rolle, z. B. im Kontext der Siedlungsentwicklung sowie in der (kleinräumigen) Aneignung von Standorten bzw. Marktgebieten durch die Mobilitätsdienstleister. Auch in anwendungsbezogener Hinsicht ist es daher sinnvoll, Informalität nicht als Gegensatz von Formalität zu begreifen. Die strukturellen Bedingungen, die in Dar es Salaam und anderen Kontexten des Globalen Südens zu einer weiten Verbreitung informeller Praktiken in der Stadt- und Verkehrsentwicklung führen, können – wenn überhaupt – nur langfristig aufgelöst werden. In diesem Zusammenhang stellt sich für Dar es Salaam und andere Städte in SSA, die Frage, wie eine effektivere Stadt- und Verkehrsplanung zu erreichen wäre, welche die praktische Relevanz informeller Relationen für die städtischen Bevölkerungen und die Nutzer und Anbieter öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen ausreichend berücksichtigt.

Institutional Bricolage könnte hierbei – auch über den Fall Dar es Salaam hinaus – als angewandte Analyseperspektive hilfreich sein, um formelle Planung und informelle Organisation

besser koordinieren zu können. Dabei würden faktische Zusammenhänge zwischen informellen und formellen Formen der Regulierung nachvollzogen und damit eine Grundlage für die Identifizierung von jeweils lokal akzeptierten Regulierungspraktiken geschaffen. Regulierung hätte dabei nicht die Formalisierung existierender Strukturen zum Leitziel – i. S. eines Designs passender Institutionen (s. Kap. 3.2.3) – sondern in erster Linie eine Integration funktionierender, nachhaltiger informeller und formeller Praktiken. Regulierung würde dabei zudem als ein kontinuierlicher Prozess verstanden werden, in dem einmal etablierte Institutionen durch die verschiedenen staatlichen und nicht-staatlichen Stakeholder (als Bricoleure) auch wieder verändert werden. Nicht zuletzt würde der Bedeutung von nicht-formellen Regulierungsformen und Praktiken damit eine – angesichts ihrer faktischen Dominanz in Dar es Salaam und anderen Städten des Südens – notwendige Aufmerksamkeit zuteil. Nicht nur im Bereich urbaner Mobilität könnte dies dazu beitragen, Informalität nicht mehr als Gegensatz zur formellen Stadt- und Verkehrsplanung zu verstehen und stattdessen eine konstruktive Herangehensweise zu finden “in which planning can work with informality” (Watson 2009, 2268).

Motorrad-Taxis in der Planung

Was ihre Funktionen im Stadtraum Dar es Salaams angeht, erbringen die Motorrad-Taxis auch dort de facto wichtige Mobilitätsdienstleistungen und dies weitgehend in Ergänzung zu anderen Angeboten des ÖPNV. Trotz dieser Bedeutung und ihrer staatlichen Anerkennung spielen die Motorrad-Taxis dennoch in der lokalen und landesweiten Verkehrsplanung bislang keine Rolle. Zumindest in Hinblick auf die lokale Verkehrsplanung könnte eine wesentliche Erklärung dafür sein, dass die Motorrad-Taxis von den Behörden nicht unbedingt als städtisches Verkehrsmittel betrachtet werden, das angesichts des derzeitigen Ausbaus von Verkehrsinfrastruktur und BRT-System auch künftig noch von Bedeutung sein wird. Allerdings liegen auch für den peri-urbanen und ländlichen Raum bisher keine öffentlichen verkehrsplanerischen Konzepte vor. Insbesondere die Zubringer- und Verteilerfahrten der Motorrad-Taxis zu/von den Bushaltestellen wären aber ein potenzielles Handlungsfeld im Rahmen einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung, die ein intermodales Verkehrssystem fördern möchte (in den vorliegenden Interviews betrachteten zwei Behördenvertreter diese Integration zumindest als Möglichkeit). Beispielsweise ist hier dann zu überlegen, inwiefern diese Funktionen über infrastrukturelle Maßnahmen oder Koordinierungsmaßnahmen des Verkehrsmanagements unterstützt werden könnten, wie es z. B. die nationale Verkehrspolitik im benachbarten Kenia anvisiert (United Republic of Kenya 2015).

Dabei ist u. a. zu fragen, ob beispielsweise infrastrukturelle Verbesserungen der Taxisstände in Verbindung mit einer besseren physischen Zugänglichkeit für Fahrgäste und einem Informations- und Leitsystem zur besseren Koordination sinnvoll sein könnten. Dies könnte z. B. Wegweiser zu den Taxisständen, markierte Drop-Off-Haltestellen an den Bushaltestellen und – insofern praktisch umsetzbar – ggf. eigene Fahrspuren für Motorrad-Taxis beinhalten. Auch ein

integriertes Ticketsystem, welches die intermodale Nutzung von ÖPNV und Motorrad-Taxis begünstigt, wäre potenziell denkbar. Eine infrastrukturelle Aufwertung der Taxistände könnte – wie von einigen Fahrern in Gesprächen vorgeschlagen (WS/CHABBOWIKI/18) – z. B. auch die Installation von Unterständen beinhalten, welche die wartenden Fahrer vor Sonneneinstrahlung und Regen schützen, sowie das Aufstellen von Verkehrsschildern und Markierungen, welche die Taxistände klar erkennbar werden lassen. Dies würde potenziellen Fahrgästen nicht nur die Gewissheit vermitteln, dass es sich um registrierte Taxistände handelt. Neben dem Beitrag zur Sicherheit der Fahrgäste hätte es außerdem die Funktion, potenzielle Konflikte zwischen Motorrad-Taxi-Anbietern und anderen Nutzern des öffentlichen Raumes (z. B. Straßenhändlern) zu mindern. Auf allgemeiner Ebene könnte diese stärkere Berücksichtigung der Motorrad-Taxis Bestandteil einer strategischen Förderung von ÖPNV-Angeboten sein, die neben ihrem Beitrag zur Befriedigung von lokalen Mobilitätsbedarfen auch Alternativen zum wachsenden MIV eröffnen könnte und in diesem Zusammenhang auch die Nachhaltigkeitsziele der SDGs und der New Urban Agenda adressiert.

Reduzierung negativer Effekte, verbesserte Sicherheit und sozioökonomische Entwicklung

In Hinblick auf eine Reduzierung negativer Effekte der Motorrad-Taxi-Dienstleistung erscheint zunächst ein Ausbau bereits bestehender kooperativer Praktiken sinnvoll. Fahrertrainings, Seminare zu Verkehrsregeln und anderen Aspekten staatlicher Regulierung sowie öffentliche Informationskampagnen leisten bereits einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Einblicke aus dem Feld haben gezeigt, dass solche Angebote auf große Resonanz stoßen und auch aktiv von vielen Fahrervereinigungen verfolgt werden. Mögliche Ansatzpunkte einer weiteren administrativen Förderung dieser Maßnahmen könnte z. B. der Ausbau von Trainingszentren und deren Kapazitäten sein (vgl. Bishop & Amos 2015; Bishop et al. 2019). Dies würde allerdings notwendigerweise auch eine größere finanzielle staatliche Unterstützung und/oder finanzielle Beteiligung der Fahrer beinhalten, um die Abhängigkeit von einmaligen (internationalen) Spendengeldern und Projekten zu reduzieren und gleichzeitig einem möglichst großen Anteil der Motorrad-Taxi-Anbieter einen Zugang zu Trainings und Seminaren zu verschaffen.

Die empirischen Einblicke haben außerdem gezeigt, dass die Bezirks- und landesweiten Fahrervereinigungen an der Initiierung von Bildungsprojekten (z. B. Gesundheitsförderung, Umweltschutz) sowie an Projekten zur sozioökonomischen Förderung ihrer Mitglieder arbeiten (z. B. Entwicklung von Geschäftsstrategien, Zugang zu Krankenversicherung und Krediten). Wie auch innerhalb der Daladala-Branche bis zu einem gewissen Grad erfolgreich versucht wird (Rizzo 2013), könnten die kooperativen Praktiken der Fahrervereinigungen künftig zudem auf eine stärkere Umsetzung des tansanischen Arbeitsrechts und auf die Sicherheit von Arbeitsverträgen hinarbeiten, wie dies z. B. von der landesweiten Fahrervereinigung MAPIMAMATA

beabsichtigt wird. Eine gezielte (v. a. auch beratende) Unterstützung dieser verschiedenen Praktiken durch Behörden und andere zivilgesellschaftliche Organisationen wäre hilfreich, um die soziale Absicherung und Entwicklung der Motorrad-Taxi-Anbieter zu begünstigen. Dabei wären auch weitere Herausforderungen zu berücksichtigen, die mit dem Aufbau dieser gewerkschaftsähnlichen Organisationsstrukturen informeller Arbeiter verbunden sein können, wie z. B. mögliche Führungskonflikte, die Sicherstellung einer dauerhaften Finanzierbarkeit kooperativer Praktiken und das effektive Management eines großen Netzwerks von Transportarbeitern (vgl. Bonner & Spooner 2011). Ein weiteres zentrales Handlungsfeld zur direkten Unterstützung der Motorrad-Taxi-Anbieter ist außerdem die Entwicklung von Strategien zum Schutz vor Fahrzeugdiebstählen und Raubmorden, die gegenwärtig eine der gravierendsten Herausforderungen für die Fahrer darstellen. Zu berücksichtigen wäre in Bezug auf all diese möglichen Formen der Kooperation zwischen Behörden und Anbietern allerdings, dass damit auch eine gewisse Formalisierung einherginge. Daher müssten dann auch in diesem Zusammenhang die Herausforderungen wie auch Potenziale Berücksichtigung finden, die aus der Wirkungsweise von Institutional Bricolage hervorgehen.

Ein weiterer Aspekt, der allerdings über die Grenzen des Motorrad-Taxi-Feldes hinausgeht, betrifft schließlich die Problematik der behördlichen Kompetenzüberschneidungen sowie der Intransparenz administrativer Strukturen und Entscheidungen. Wie die empirischen Einblicke gezeigt haben, entstehen viele Regelmisssachtungen und Konflikte auch daraus, dass Zuständigkeiten unklar sind, Unkenntnis über staatliche Regularien besteht und administrative Entscheidungen nicht transparent vermittelt werden. Eine bessere Kommunikation durch Behörden und ihre Vertreter sowie eine stärkere Aufklärungsarbeit unter Einbindung der Fahrervereinigungen könnten nicht nur zu einer Reduzierung von Konflikten, sondern auch zu einer stärkeren Akzeptanz unter den Motorrad-Taxi-Fahrern gegenüber regulativen Institutionen und damit auch zu einer Reduzierung negativer Effekte beitragen.

5.3 Ausblick und künftige Forschung

Praxeologisch formuliert hängt die weitere Entwicklung des Motorrad-Taxi-Feldes davon ab, in welchem Ausmaß die verschiedenen Feldakteure – und solche, die in das Feld drängen oder Einfluss auf dessen Entwicklung nehmen – ihre jeweiligen Interessen durch den Einsatz der verschiedenen relevanten Kapitalsorten durchsetzen können. Als Ergebnis der Positions- und Machtkämpfe im Feld bzw. im Markt der Mobilitätsdienstleistungen wäre es auf der einen Seite denkbar, dass sich das Wachstum und die Relevanz der Branche abschwächen. Dies könnte z. B. eine Folge weiterer Marktsättigungseffekte, des Rückgangs der Nachfrage oder einer strikteren staatlichen Regulierung sein, die beispielsweise Importe und Zulassungen beschränkt. Auf der anderen Seite wäre auch eine weitere Konsolidierung der Dienstleistung denkbar, z. B. hervorgerufen durch die kontinuierliche Akkumulation sozialen und symbolischen Kapitals der übergeordneten Fahrervereinigungen, das mit der Aufnahme zahlreicher neuer Mitglieder und

dem Zugang zu weiteren Ressourcen bzw. dem Aufbau von Organisationskapital verbunden wäre. Dies würde die Stellung der Fahrervereinigungen verbessern und ihnen erlauben, noch stärker als bisher die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber den Behörden zu vertreten, um auf Verbesserungen hinzuwirken (z. B. in Bezug auf Arbeitsbedingungen). Als Sub-Feld des ökonomischen Feldes bzw. des Marktes der Mobilitätsdienstleistungen ist die weitere Entwicklung der Motorrad-Taxis jedoch auch von Transformationsprozessen in diesem übergeordneten gesellschaftlichen Bereich (sowie dem Einfluss des gesellschaftlichen Machtfeldes) abhängig. Im Folgenden wird ein Ausblick auf gegenwärtige Transformationsprozesse im Bereich urbaner Mobilität gegeben, welche auch das Motorrad-Taxi-Feld beeinflussen könnten, bevor Vorschläge für künftige Forschungsarbeiten zu den Motorrad-Taxis formuliert werden.

Transformation urbaner Mobilität und die Entwicklung der Motorrad-Taxis

(1) Zunächst stellt sich mit Blick auf das Kundenpotenzial die Frage nach künftigen Bedarfen für die Motorrad-Taxi-Dienstleistung. Angesichts der weiterhin stark wachsenden Bevölkerung Dar es Salaams ist anzunehmen, dass auch künftig Angebotslücken und Marktnischen für die Ergänzungsfunktionen der Motorrad-Taxis vorhanden sein werden. Entscheidend dürfte hierfür sein, dass die gegenwärtige Siedlungsentwicklung zu einer Ausdehnung der Stadt in den peri-urbanen Raum führt. Dies bringt verschiedene Herausforderungen für die Stadt- und Verkehrsplanung mit sich, die mit diesen Prozessen möglicherweise auch mittelfristig nicht Schritt halten kann. Darüber hinaus steht zu vermuten, dass die zu erwartende Zunahme des MIV und damit verbunden die Zunahme der Verkehrsstaus in den zentralen Bereichen der Stadt dazu führen wird, dass die Motorrad-Taxis für die Navigation im dichten Stadtverkehr weiterhin eine wichtige Bedeutung als flexible Mobilitätsoption haben werden. Auch bei Zubringer- oder Verteilerfahrten werden die Motorrad-Taxis möglicherweise weiterhin eine Rolle spielen – sowohl in innerstädtischen Gebieten, als v. a. auch entlang der Busrouten im randstädtischen Bereich und innerhalb der dortigen Siedlungsgebiete.

(2) Vor dem Hintergrund einer hohen (Jugend-)Arbeitslosigkeit und den ökonomischen Verdienstmöglichkeiten in der Motorrad-Taxi-Branche ist anzunehmen, dass auch weiterhin eine kontinuierliche Nachfrage nach Arbeitsplätzen in der Branche vorhanden sein wird. Im städtischen Bereich Dar es Salaams hat dies bereits zu Marktsättigungstendenzen und sinkenden Preisen geführt. Während die Dienstleistung damit in den innerstädtischen Bereichen Dar es Salaams möglicherweise ihre Grenzen erreicht hat, könnten die Motorrad-Taxis, wie im vorherigen Punkt angedeutet, in den wachsenden randstädtischen Siedlungsgebieten künftig eine noch größere Bedeutung erfahren und dort weitere Einkommensmöglichkeiten generieren.

(3) Ein zentraler Aspekt der Transformation urbaner Mobilität ist auch in Dar es Salaam die steigende Nutzung von Smartphone-basierten Mobilitätsapplikationen. Inzwischen sind verschiedene, meist internationale Unternehmen präsent, die diese Plattform-basierten Vermittlungsdienstleistungen auch für die Motorrad-Taxis zur Verfügung stellen. Die

prognostizierbare Ausdehnung dieser Angebote wird vermutlich die Art und Weise verändern, in der die Motorrad-Taxi-Dienstleistung angeboten und genutzt wird. Womöglich hat dies auch Auswirkungen auf die organisatorischen Strukturen und die Selbstregulierung der Fahrer. Dies könnte sich z. B. derart auswirken, dass Fahrer nicht mehr notwendigerweise auf feste Taxi-stände angewiesen sein werden oder dass sie Fahrpreise nicht mehr direkt aushandeln können.

(4) Weitere Veränderungen könnten durch den Ausbau des BRT-Systems in Dar es Salaam hervorgerufen werden. Die empirischen Einblicke der Studie haben gezeigt, dass beide Mobilitätsangebote zueinander in Konkurrenz treten können und die Motorrad-Taxi-Anbieter auf den BRT-Routen teilweise diejenigen Kunden verlieren, die zuvor längere Strecken mit den Motorrad-Taxis zurückgelegt haben. Ein geplanter Ausbau des BRT-Systems auf alle Hauptstraßen würde wahrscheinlich zum Verlust weiterer Kunden und Marktanteile auf diesen Strecken führen. Andererseits haben die empirischen Einblicke gezeigt, dass Zubringer- und Verteilerfahrten zu/von BRT-Stationen und auch generell zu/von den Hauptstraßen eine wichtige Funktion der Motorrad-Taxis sein können und damit auch beim BRT-Ausbau neues Kundenpotenzial entstehen dürfte. Auch dies verdeutlicht das Potenzial der Motorrad-Taxis als Bestandteil eines intermodalen Verkehrssystems, welches ein wichtiges planerisches Konzept im Kontext des auch in Dar es Salaam geführten Nachhaltigkeitsdiskurses darstellt.

(5) Auch die ökologischen Effekte der Motorrad-Taxis sind ein Aspekt, der im Rahmen des Nachhaltigkeitsdiskurses eine Rolle spielt. In Tansania sind zwar inzwischen die umweltschädlichen Zweitaktmotoren verboten. Die Verwendung von qualitativ schlechten Motorenölen oder auch der oft schlechte Wartungszustand von Fahrzeugen tragen allerdings dazu bei, dass die kombinierten Umweltauswirkungen der Motorrad-Taxis auch vor dem Hintergrund ihrer räumlichen Konzentration in Dar es Salaam nicht zu vernachlässigen sein dürften. Offen ist, ob und inwieweit elektrifizierte Fahrzeuge vor diesem Hintergrund eine Option darstellen können. Da die meisten Zwei- und Dreiräder bislang aus China und Indien importiert werden, wo bereits elektrifizierte Motorrad-Taxis genutzt werden, ist es nicht unwahrscheinlich, dass diese Fahrzeuge künftig auch in Dar es Salaam verfügbar sein werden. Ob die derzeitigen technischen und infrastrukturellen Bedingungen in Tansania dafür geeignet sind, ist zwar offen. Allerdings gibt es in Tansanias Nachbarländern Kenia, Uganda und Ruanda – an denen sich die tansanischen Behörden bei ihren politischen Eingriffen in das Motorrad-Taxi-Feld bisher orientiert haben – bereits erste Versuche, die weit verbreiteten Bodaboda mit Elektromotoren auszustatten: In Ruanda wurde dies sogar zu einem nationalen Entwicklungsziel erklärt (*Voice of America*, 23.8.2019) und in Kenia ist die Elektrifizierung ebenfalls Teil der nationalen Politik (*Deutsche Welle*, 4.1.2019).

Über diese einzelnen Aspekte der Transformation hinaus lässt sich festhalten, dass die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Motorrad-Taxis vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Bedingungen des Verkehrssystems in Dar es Salaam ihr entscheidender Vorteil auf dem Markt der Mobilitätsdienstleistungen ist. Denn wie gezeigt wurde, gelingt es den Anbietern der

Dienstleistung dadurch, bestehende Angebotslücken zu füllen und erheblich zur Sicherstellung von Mobilität beizutragen. Aus diesem Grund wäre es kaum überraschend, wenn diese es schaffen, sich an die oben genannten Transformationsprozesse anzupassen. Es scheint sogar wahrscheinlich, dass die Dienstleistung der Motorrad-Taxis weiterhin unverzichtbar sein wird, so lange die gegenwärtig zu beobachtenden Herausforderungen urbaner Mobilität in Dar es Salaam weiterbestehen und die Prozesse der Siedlungsentwicklung zugleich neue Mobilitätsbedarfe erzeugen.

Künftige Forschung zu den Motorrad-Taxis

Aufbauend auf den Ergebnissen der vorliegenden Studie lassen sich über die in Kapitel 2.4 genannten Aspekte hinaus weitere offene Fragen formulieren, die von künftigen Forschungsarbeiten zu den Motorrad-Taxis adressiert werden könnten:

(1) Der Stand der Forschung und die Einblicke der vorliegenden Arbeit haben gezeigt, dass die Entstehung und die Art der Gestaltung der Dienstleistung jeweils auch von spezifischen lokalen Kontextbedingungen abhängig sind. Darüber hinaus stellt sich die offene Frage, welche Faktoren bzw. strukturellen Gemeinsamkeiten oder Unterschiede dafür verantwortlich sind, dass sich Motorrad-Taxis in zahlreichen Städten und Regionen in SSA etablieren, in anderen aber bisher so gut wie keine Rolle spielen. Künftige Studien können hier ansetzen und nach detaillierten Erklärungsmustern für diese räumliche Verteilung suchen. Auch für die Städte, in denen die Motorrad-Taxis bereits stark etabliert sind, ist die Frage nach der detaillierten räumlichen Verteilung von Motorrad-Taxi-Dienstleistungen und ihren jeweiligen Funktionen auf lokaler Ebene von stadt- und verkehrsplanerischer Relevanz.

(2) Damit verbunden ist die weiterführende und auch anwendungsbezogene Frage, wie Motorrad-Taxis und andere Verkehrsmittel – unter der Berücksichtigung der Rolle (informeller) Selbstregulierung – stärker in lokalen Verkehrssystemen integriert und aufeinander abgestimmt werden könnten. Inwieweit Motorrad-Taxis in Zukunft z. B. als Zubringer von BRT-Systemen – oder auch Minibus-Routen – fungieren könnten oder in welchem Umfang sie dies bereits praktisch tun, wäre durch weitere Studien näher zu untersuchen. Auch die durch Digitalisierung (und möglicherweise Fahrzeug-Elektrifizierung) hervorgerufenen Veränderungen sind relevante Untersuchungsaspekte für künftige Studien.

(3) Wie der Stand der Forschung gezeigt hat, sind zudem die ökonomischen Relationen in der Motorrad-Taxi-Branche bisher nur exemplarisch untersucht worden – u. a. als ein Teilaspekt in der vorliegenden Arbeit. Die Identifikation von Gemeinsamkeiten, Unterschieden und Ursachen für unterschiedliche Ausprägungen in den verschiedenen Kontexten ist für ein besseres Verständnis der jeweiligen Motorrad-Taxi-Branche und ihrer Effekte für die lokalen Ökonomien von großer Bedeutung. Hierbei wären u. a. auch weitere Studien notwendig, um die langfristigen sozialen Aufstiegsmöglichkeiten von Dienstleistungsanbietern sowie Arbeitsverhältnisse und -bedingungen näher zu untersuchen.

(4) Weitere Aspekte, die in diesem Zusammenhang von weiterführenden Studien aufgegriffen werden könnten, betreffen die Fragen danach, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Fahrerzusammenschlüsse auch messbar zu einer Verbesserung der sozioökonomischen Positionen der Fahrer (z. B. über Kreditmöglichkeiten), zu einer Reduzierung von sozialen Unsicherheiten (z. B. über Geldspenden oder Zugang zu Versicherungen) und zur Reduzierung von negativen Effekten (v. a. Verkehrsunfälle) beitragen können. Offen bleibt zudem, unter welchen Voraussetzungen die Organisations- und Selbstregulierungsformen der Anbieter – auf primärer und übergeordneter Ebene – auch langfristig erfolgreich sein können und welche Faktoren dies ggf. verhindern. In Zusammenhang mit den in Dar es Salaam beobachteten Versuchen, die Motorrad-Taxi-Dienstleistung durch Kooperationen zwischen staatlichen Einrichtungen und Anbietern zu verbessern, stellt sich zudem die Frage nach den entsprechenden Voraussetzungen und Mechanismen, welche dies begünstigen oder verhindern. Weiterführende detaillierte Studien zu diesen Formen der Zusammenarbeit können hier künftig wichtige Erklärungen beisteuern.

Literaturverzeichnis

- Adams, M. (2006): Hybridizing Habitus and Reflexivity: Towards an Understanding of Contemporary Identity? In: *Sociology* 40 (3), 511-528.
- Adiang, C. M., Monkam, D., Njeugna, E. & Gokhale, S. (2017): Projecting Impacts of Two-Wheelers on Urban Air Quality of Douala, Cameroon. In: *Transportation Research Part D* 52, 49-63.
- African Development Bank (2013): Tanzania Transport Sector Review, <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Tanzania_Transport_Sector_Review.pdf> (30.11.2019).
- African Development Bank (2015): Dar es Salaam Bus Rapid Transit System Project-Phase 2. Appraisal Report, <<https://projectsportal.afdb.org/dataportal/VProject/show/P-TZ-DB0-021>> (30.11.2019).
- Agbiboa, D. (2016): 'No Condition Is Permanent': Informal Transport Workers and Labour Precarity in Africa's Largest City. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 40 (5), 936-957.
- Agbiboa, D. (2018): State Law as a Means of Resistance. Okada Riders Versus the Lagos State Government. In: Id. (Ed.): *Transport, Transgression, and Politics in African Cities. The Rhythm of Chaos. Cities and Society Series*. Abingdon, New York: Routledge, 147-171.
- Aguiléra, A. & Boutueil, V. (2018): Urban Mobility and the Smartphone. *Transportation, Travel Behavior and Public Policy*. Amsterdam et al.: Elsevier.
- Aguiléra, A. & Grébert, J. (2014): Passenger Transport Mode Share in Cities: Exploration of Actual and Future Trends with a Worldwide Survey. In: *International Journal of Automotive Technology and Management* 14 (3/4), 203-216.
- Agyemang, W. (2013): Measurement of Service Quality of "Trotro" as Public Transportation in Ghana: A Case Study of the City of Kumasi. Paper Presented at the 32nd Southern African Transport Conference, 8-11 July 2013, Pretoria, South Africa.
- Akinlade, O. C. & Brieger, W. R. (2003): Motorcycle Taxis and Road Safety in Southwestern Nigeria. In: *International Quarterly of Community Health Education* 22(1/2), 17-31.
- Akinyemi, E. O. & Medani, T. O. (2001): Investigating the Effects of Motorcycle Traffic on Air Pollution in Asian and African Countries. In: Gonzalez Palomos, O.D. & Jannet, C. (Eds.): *Urban Transportation and Environment*. Rohendam: Balkema Publishers, 341-349.
- Alexander, J. C. (1995): *Fin de Siècle Social Theory*. London: Verso.
- Al-Hasan, A. Z., Momoh, S. & Eboreime, L. (2015): Urban Poverty and Informal Motorcycle Transport Services in a Nigerian Intermediate Settlement: A Synthesis of Operative Motives and Satisfaction. In: *Urban, Planning and Transport Research* 3 (1), 1-18.
- Alheit, P. (1999): „Grounded Theory“: Ein alternativer methodologischer Rahmen für qualitative Forschungsprozesse, <http://www.fallarchiv.uni-kassel.de/wp-content/uploads/2010/07/alheit_grounded_theory_ofas.pdf> (30.11.2019).
- AlSayyad, N. (2004): Urban Informality as a "New" Way of Life. In: Roy, A. & AlSayyad, N. (Eds.): *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*. Lanham et al.: Lexington Books.
- Amin, A. & Graham, S. (1997): The Ordinary City. In: *Transactions of the Institute of British Geographers* 22, 411-429.
- Andreasen, M. H. (2013): Population Growth and Spatial Expansion of Dar es Salaam. An Analysis of the Rate and Spatial Distribution of Recent Population Growth in Dar es Salaam. Rurban Africa Working Paper 1. Copenhagen: University of Copenhagen.
- Andreasen, M. H. & Agergaard, J. (2016): Residential Mobility and Homeownership in Dar es Salaam. In: *Population and Development Review* 42 (1), 95-110.

- Andreasen, M. H. & Møller-Jensen, L. (2016): Beyond the Networks: Self-Help Services and Post-Settlement Network Extensions in the Periphery of Dar es Salaam. In: *Habitat International* 53, 39-47.
- Andreasen, M. H. & Møller-Jensen, L. (2017): Access to the City: Mobility Patterns, Transport and Accessibility in Peripheral Settlements of Dar es Salaam. In: *Journal of Transport Geography* 62, 20-29.
- Anjaria, J. S. (2011): Ordinary States: Everyday Corruption and the Politics of Space in Mumbai. In: *American Ethnologist* 38 (1), 58-72.
- Anjaria, J. S. & McFarlane, C. (2013): *Urban Navigations. Politics, Space and the City in South Asia*. London: Routledge.
- Archer, M. (2003): *Structure, Agency, and the Internal Conversation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Arfvidsson, H., Simon, D., Oloko, M. & Moodley, N. (2017): Engaging with and Measuring Informality in the Proposed Urban Sustainable Development Goal. In: *African Geographical Review* 36 (1), 100-114.
- Armstrong, A. M. (1987): Master Plans for Dar-es-Salaam, Tanzania. The Shaping of an African City. In: *Habitat International* 11 (2), 133-145.
- Assamoi, E.-M. & Liousse, C. (2008): Focus on the Impact of Two Wheel Vehicles on African Combustion Aerosols Emissions. Paper Presented at the 17th Annual International Emission Inventory Conference, 2-5 June 2008, Portland, Oregon.
- Automobile Association of Tanzania (AAT) (2015): *On the Move*. Official Magazine of the Automobile Association of Tanzania, 2014-2015, 7th Edition.
- Automobile Association Tanzania (AAT) (2016): *On the Move*. Official Magazine of the Automobile Association of Tanzania, 2016, 8th Edition.
- Babere, N. J. (2013): *Struggle for Space: Appropriation and Regulation of Prime Locations in Sustaining Informal Livelihoods in Dar es Salaam City, Tanzania*. Doctoral Thesis. Newcastle: Faculty of Humanities and Social Sciences, School of Architecture, Planning and Landscape, Newcastle University.
- Baez-Camargo, C. & Ledeneva, A. (2017): Where Does Informality Stop and Corruption Begin? Informal Governance and the Public/Private Crossover in Mexico, Russia and Tanzania. In: *The Slavonic and East European Review* 95 (1), 49-75.
- Banister, D. (2008): The Sustainable Mobilities Paradigm. In: *Transport Policy* 15 (2), 73-80.
- Barber, C. & Rettie, N. (2015): *Tanzania Motorcycle Taxi Rider Training: Assessment and Development of Appropriate Training Curriculum*. Final Report. London: Transaid.
- Barlösius, E. (2011): *Pierre Bourdieu*. Frankfurt a. M.: Campus.
- Barrett, J. (2003): *Organizing in the Informal Economy: A Case Study of the Minibus Taxi Industry in South Africa*. Small Enterprise Development Working Paper No. 39. Geneva: International Labour Office.
- Beaufays, S. (2014): Verstehen. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 240-244.
- Behrens, R. (2014): Urban Mobilities. In: Parnell, S. & Oldfield, S. (Eds.): *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*. Abingdon: Routledge, 459-473.
- Behrens, R., McCormick, D. & Mfinanga, D. (2016): An Introduction to Paratransit in Sub-Saharan African Cities. In: Id. (Eds.): *Paratransit in African Cities. Operations, Regulation, and Reform*. London, New York: Routledge, 1-25.

- Behrens, R. & Salazar Ferro, P. (2016): Barriers to Comprehensive Paratransit Replacement. In: Behrens, R., McCormick, D. & Mfinanga, D. (Eds.): Paratransit in African Cities. Operations, Regulation, and Reform. London, New York: Routledge, 199-220.
- Bénit-Gbaffou, C. & Katsaura, O. (2014): Community Leadership and the Construction of Political Legitimacy: Unpacking Bourdieu's 'Political Capital' in Post-Apartheid Johannesburg. In: International Journal of Urban and Regional Research 38 (5), 1807-1832.
- Benjamin, N. C. & Mbaye, A. A. (2017): Informality: Engine of Structural Transformation? The Case of Francophone Africa, <http://jobsanddevelopmentconference.org/wp-content/uploads/2016/10/MBAYE-structural-transformation-and-informality_oct16.pdf> (30.11.2019).
- Benz, A., Lütz, S., Schimank, U. & Simonis, G. (2007): Einleitung. In: Dies. (Hrsg.): Handbuch Governance. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendungsfelder. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 9-26.
- Berdiel, F. (2018): Undertheorized Mobilities. In: Uteng, T. P. & Lucas, K. (Eds.): Urban Mobilities in the Global South. Transport and Mobility Series. London: Routledge, 195-214.
- Berg, C. & Milmeister, M. (2011): Im Dialog mit den Daten das eigene Erzählen der Geschichte: Über die Kodierverfahren der Grounded-Theory-Methodologie. In: Mey, G. & Muck, K. (Hrsg.): Grounded Theory Reader, 2., aktualisierte und erweiterte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 303-332.
- Berger, P. & Luckmann, T. (1966): The Social Construction of Reality. New York: Doubleday.
- Biresselioglu, M. E., Kaplan, M. D. & Yilmaz, B. K. (2018): Electric Mobility in Europe: A Comprehensive Review of Motivators and Barriers in Decision Making Processes. In: Transportation Research Part A 109, 1-13.
- Bishop, T. & Amos, P. (2015): Opportunities to Improve Road Safety Through 'Boda-Boda' Associations in Tanzania. Final Report. Thame: AFCAP/ASCAP Project Management Unit, Cardno Emerging Market.
- Bishop, T. & Barber, C. (2018): Enhancing Understanding on Safe Motorcycle and Three-Wheeler Use for Rural Transport. Inception Report. Thame: ReCap Project Management Unit, Cardno Emerging Market.
- Bishop, T., Barber, C., Mwaipopo, H., Rettie, N., Krasnolucka-Hickman, A., Divall, D. & Porter, G. (2019): Enhancing Understanding on Safe Motorcycle and Three-Wheeler Use for Rural Transport. Final Country Report: Tanzania. London: ReCAP for DFID.
- Bittlingmayer, U. H. & Bauer, U. (2014): Herrschaft (Domination) und Macht (Pouvoir). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart, Weimar: Metzler, 118-124.
- Blimpo, M. P. (2014): Kinship, Trust and Moral Hazard in the Motorcycle-Taxi Market in Togo and Benin. Journal of African Economies 24 (2), 173-192.
- Blumer, H. (1954): What Is Wrong with Social Theory? In: American Sociological Review 19, 3-10.
- Bodaboda Safety Association of Kenya (2019): Our Mandate, <http://bak.co.ke/?page_id=44> (30.11.2019).
- Böhm, A. (1994): Grounded Theory – wie aus Texten Modelle und Theorien gemacht werden. In: Böhm, A., Mengel, A., Muhr, T. & Gesellschaft für Angewandte Informationswissenschaft (GAIK) e.V. (Hrsg.): Texte verstehen: Konzepte, Methoden, Werkzeuge. Schriften zur Informationswissenschaft 14. Konstanz: UVK Universitäts-Verlag Konstanz, 121-140.
- Böning, M. (2014): Illusio. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart, Weimar: Metzler, 129-131.
- Bonner, C. & Spooner, D. (2011): Organizing in the Informal Economy: A Challenge for Trade Unions. In: Internationale Politik und Gesellschaft 2011, 87-105.

- Both, G. (2015): Praktiken kartografieren. Was bringt Clarkes Situational Analysis für Praxeografien? In: Schäfer, F., Daniel, A. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): Methoden einer Soziologie der Praxis. Bielefeld: Transcript, 197-214.
- Bourdieu, P. (1972): Esquisse d'une Théorie de la Pratique, Précédé de Trois Études d'Ethnologie Kabyle. Genève: Droz S.A.
- Bourdieu, P. (1979): La Distinction. Critique Sociale du Jugement. Paris: Les Éditions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1980): Le Sense Pratique. Paris: Les Éditions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1981): La représentation politique. In: Annales de la Recherche en Sciences Sociales 36/37, 3-24.
- Bourdieu, P. (1982): Ce que Parler Veut Dire. Paris: Fayard.
- Bourdieu, P. (1983): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Kreckel, R. (Hrsg.): Soziale Ungleichheiten. Soziale Welt Sonderband 2. Göttingen: Schwartz, 183-198.
- Bourdieu, P. (1984a): La délégation et le fétichisme politique. In: Annales de la Recherche en Sciences Sociales 52/53, 49-55.
- Bourdieu, P. (1984b): Homo Academicus. Paris: Les Éditions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1986): The Forms of Capital. In: Richardson, J. (Ed.): Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. Westport: Greenwood, 241-258.
- Bourdieu, P. (1989): La Noblesse d'État. Grandes Écoles et Esprit de Corps. Paris: Les Éditions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1990 [1982]): Was heißt sprechen? Die Ökonomie des sprachlichen Tauschs. Wien: Braumüller.
- Bourdieu, P. (1992): Rede und Antwort. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (1994): Raison Pratiques. Sur la Théorie de l'Action. Paris: Édition du Seuil.
- Bourdieu, P. (1998): Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (2001): Meditationen. Zur Kritik der scholastischen Vernunft. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (2002a [1993]): Ortseffekte. In: Bourdieu, P. et al. (2002): Das Elend der Welt. Konstanz: UVK, 159-168.
- Bourdieu, P. (2002b [1993]): Verstehen. In: Bourdieu, P. et al. (2002): Das Elend der Welt. Konstanz: UVK, 779-822.
- Bourdieu, P. (2002c): Ein soziologischer Selbstversuch. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (2012 [1972]): Entwurf einer Theorie der Praxis. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (2014 [1979]): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (2015 [1980]): Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (2018 [1994]): Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. et al. (1993): La misère du monde. Paris: Éditions du Seuil.
- Bourdieu, P., Chamboredon, J.-C. & Passeron, J.-C. (1968): Le Métier de Sociologue. Préables Épistémologiques. Paris: Mouton & Bordas.
- Bourdieu, P. & Wacquant, L. (1992): Réponses pour une Anthropologie Réflexive. Paris: Édition du Seuil.
- Bourdieu, P. & Wacquant, L. (2013 [1992]): Reflexive Anthropologie. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

- Brake, A. (2015): Zur empirischen Konstruktion sozialer Praxis. Methodische Anforderungen und methodologische Reflexion aus der Perspektive Bourdieu'scher Praxistheorie. In: Schäfer, F., Daniel, A. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): Methoden einer Soziologie der Praxis. Bielefeld: Transcript, 59-89.
- Breidlid, A. (2013): Education, Indigenous Knowledges, and Development in the Global South. Contesting Knowledges for a Sustainable Future. New York: Routledge.
- Brennan, J. R. & Burton, A. (2007): The Emerging Metropolis: A History of Dar es Salaam, circa 1862-2000. In: Brennan, J. R., Burton, A. & Lawi, Y. (Eds.): Histories from an Emerging African Metropolis. Dar es Salaam: Mkuki na Nyota, 13-67.
- Brenner, N. & Schmid, C. (2015): Towards a New Epistemology of the Urban? In: City 19 (2-3), 151-182.
- Breuer, F. (2010): Reflexive Grounded Theory. Eine Einführung für die Forschungspraxis, 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Briggs, J. & Mwamfupe, D. (2000): Peri-Urban Development in an Era of Structural Adjustment in Africa: The City of Dar es Salaam, Tanzania. In: Urban Studies 37 (4), 797-809.
- Bronger, D. (2004): Metropolen, Megastädte, Global Cities – Die Metropolisierung der Erde. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Brooks, A. (2014): Controversial, Corrupt and Illegal: Ethical Implications of Investigating Difficult Topics. In: Lunn, J. (Ed.): Fieldwork in the Global South. Ethical Challenges and Dilemmas. Abingdon, New York: Routledge, 34-48.
- Brown, A., Msoka, C. & Dankoco, I. (2015): A Refugee in My Own Country: Evictions or Property Rights in the Urban Informal Economy? In: Urban Studies 52 (12), 2234-2249.
- Bueger, C. & Gadinger, F. (2014): Die Formalisierung der Informalität: Praxistheoretische Überlegungen. In: Bröckler, S. & Grunden, T. (Hrsg.): Informelle Politik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 81-98.
- Burr, V. (1995): An Introduction to Social Constructionism. London, New York: Routledge.
- Burra, M. (2004): Land Use Planning and Governance in Dar es Salaam: A Case Study from Tanzania. In: Tranberg Hansen, K. & Vaa, M. (Eds.): Reconsidering Informality. Perspectives from Urban Africa. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 143-157.
- Bwana, K. M. & Mwakujonga, J. (2013): Issues in SACCOS Development in Kenya and Tanzania: The Historical and Development Perspectives. In: Developing Country Studies 3 (5), 114-121.
- Caldwell, R. (2012): Reclaiming Agency, Recovering Change? An Exploration of the Practice Theory of Theodore Schatzki. In: Journal for the Theory of Social Behaviour 42 (3), 283-303.
- Campuzano, E. P. & Aguilar, A. G. (2009): Informal Sector. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): International Encyclopedia of Human Geography. Amsterdam: Elsevier, 446-453.
- Cappai, G. (2008): Einleitung. Die empirische Erforschung des Fremden. Ein interdisziplinärer Ansatz. In: Dies. (Hrsg.): Forschen unter Bedingungen kultureller Fremdheit. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 9-38.
- Cervero, R. (2000): Informal Transport in the Developing World. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements (Habitat).
- Cervero, R. (2013): Linking Urban Transport and Land Use in Developing Countries. In: The Journal of Transport and Land Use 6 (1), 7-24.
- Cervero, R. & Dai, D. (2014): BRT TOD: Leveraging Transit Oriented Development with Bus Rapid Transit Investments. In: Transport Policy 36, 127-138.
- Cervero, R. & Golub, A. (2007): Informal Transport: A Global Perspective. In: Transport Policy 14 (5), 445-457.

- Charmaz, K. (2011): Den Standpunkt verändern: Methoden der konstruktivistischen Grounded Theory. In: Mey, G. & Mruck, K. (Hrsg.): Grounded Theory Reader, 2., aktualisierte und erweiterte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 181-205.
- Chen, H.-C. & Pan, Y.-T. (2013): Whole-Body Vibration Exposure in Urban Motorcycle Riders. In: Proceedings of the Institute of Industrial Engineers Asian Conference 2013. Singapore: Springer, 975-983.
- Chen, M. A. (2012): The Informal Economy: Definitions, Theories and Policies. Women in Informal Employment Globalizing and Organizing (WIEGO) Working Paper No. 1. Manchester: WIEGO.
- Chepcheng, J. K., Kyalo, D. N. & Mulwa, A. S. (2012): The Influence of Urban Transport Policy on the Growth of Motorcycle and Tricycles in Kenya. Nairobi: University of Nairobi.
- Cleaver, F. (2001): Institutional Bricolage, Conflict and Cooperation in Usangu, Tanzania. In: IDS Bulletin 32 (4), 26-35.
- Cleaver, F. (2002): Reinventing Institutions: Bricolage and the Social Embeddedness of Natural Resource Management. In: The European Journal of Development Research 14 (2), 11-30.
- Cleaver, F. (2007): Understanding Agency in Collective Action. In: Journal of Human Development 8 (2), 223-244.
- Cleaver, F., Franks, T., Maganga, F. & Hall, K. (2013): ASR Forum: Engaging with African Informal Economies. In: African Studies Review 56, 165-189.
- Cleaver, F. & Whaley, L. (2018): Understanding Process, Power, and Meaning in Adaptive Governance: A Critical Institutional Reading. In: Ecology and Society 23 (2), 49.
- Coase, R. (1937): The Nature of the Firm. In: Economica 4 (6), 386-405.
- Comaroff, J. & Comaroff, J. (2011): Theory from the South. Or, How Euro-America is Evolving toward Africa. London, New York: Routledge.
- Commission on Global Governance (1995): Our Global Neighbourhood: The Report of the Commission on Global Governance. Oxford: Oxford University Press.
- Coquéry-Vidrovitch, C. (2012): Racial and Social Zoning in African Cities from Colonization to Postindependence. In: Bogaerts, E. & Raben, R. (Eds.): Beyond Empire and Nation. The Decolonization of African and Asian Societies, 1930s-1970s. Leiden: Verhandeligen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, 267-286.
- Corbin, J. & Strauss, A. (2015): Basics of Qualitative Research. Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory, 4th Edition. Los Angeles et al.: SAGE.
- Cross, J. C. & Peña, S. (2006): Risk and Regulation in Informal and Illegal Markets. In: Fernández-Kelly, P. & Shefner, J. (Eds.): Out of the Shadows: Political Action and the Informal Economy in Latin America. University Park: Penn State University Press, 55-87.
- Cummings, C. & Obwocha, B. (2018): At the Crossroads. The Politics of Road Safety in Nairobi. Washington: World Resources Institute: Ross Center for Sustainable Cities.
- Dapilah, F., Guba, B. Y. & Owusu-Sekyere, E. (2017): Motorcyclist Characteristics and Traffic Behaviour in Urban Northern Ghana: Implications for Road Traffic Accidents. In: Journal of Transport & Health 4, 237-245.
- Dar es Salaam City Council (2008): Local Government Support Project LGSP Component 2, Progress Implementation Progress Report from February to September 2008. Dar es Salaam: Dar es Salaam City Council.
- Dar es Salaam City Council, Ilala Municipal Council, Kinondoni Municipal Council, Temeke Municipal Council (2010): Dar es Salaam Infrastructure Development Programme, <<https://dokumen.tips/documents/dar-es-salaam-infrastructure-development-adam-kimbisa-lord-mayor-dar-es-salaam.html>> (30.11.2019).

- De Certeau, M. (1984): *The Practice of Everyday Life*. Berkeley et al.: University of California Press.
- De Koning, J. (2011): *Reshaping Institutions. Bricolage Processes in Smallholder Forestry in the Amazon*. Doctoral Thesis. Wageningen: Wageningen University.
- De Soto, H. (1989): *The Other Path. The Invisible Revolution in the Third World*. New York: Harper & Row.
- Dederichs, A. M. & Florian, M. (2004): *Felder, Organisationen und Akteure – eine organisationssoziologische Skizze*. In: Ebrecht, J. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): *Bourdieu's Theorie der Praxis. Erklärungskraft, Anwendung, Perspektiven*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 69-96.
- Deffner, V. (2010): *Habitus der Scham – eine soziale Grammatik ungleicher Raumproduktion. Eine sozialgeographische Untersuchung der Alltagswelt Favela in Salvador da Bahia (Brasilien)*. Passauer Schriften zur Geographie 26. Passau: Selbstverlag Fach Geographie der Universität Passau.
- Deffner, V. & Haferburg, C. (2014a): *Pierre Bourdieu: Habitus und Habitat als Verhältnis von Subjekt, Sozialem und Macht*. In: Oßenbrügge, J. & Vogelpohl, A. (Hrsg.): *Theorien in der Raum- und Sozialforschung. Einführungen*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 328-347.
- Deffner, V. & Haferburg, C. (2014b): *Bourdieu's Theorie der Praxis als alternative Perspektive für die „Geographische Entwicklungsforschung“*. In: *Geographica Helvetica* 69, 7-18.
- Del Mistro, R. & Behrens, R. (2015): *Integrating the Informal with the Formal: An Estimation of the Impacts of a Shift from Paratransit Line-Haul to Feeder Service Provision in Cape Town*. In: *Case Studies on Transport Policy* 3 (2), 271-277.
- Deleuze, G. (1992): *Differenz und Wiederholung*. München: Fink.
- Denzin, N. K. (1978): *The Research Act. A Theoretical Introduction to Sociological Methods*. New York: McGraw-Hill.
- Derrida, J. (1999): *Signatur Ereignis Kontext*. In: Ders. (Hrsg.): *Randgänge der Philosophie*. Wien: Passagen, 325-351.
- Devlin, R. T. (2018): *Asking ‘Third World Questions’ of First World Informality: Using Southern Theory to Parse Needs from Desires in an Analysis of Informal Urbanism of the Global North*. In: *Planning Theory* 17 (4), 568-587.
- Diaz Olvera, L., Guézéré, A., Plat, D. & Pochet, P. (2015): *Improvising Intermodality and Multimodality. Empirical Findings for Lomé, Togo*. In: *Case Studies on Transport Policy* 3 (4), 459-467.
- Diaz Olvera, L., Guézéré, A., Plat, D. & Pochet, P. (2016): *Earning a Living, but at What Price? Being a Motorcycle Taxi Driver in a Sub-Saharan African City*. In: *Journal of Transport Geography* 55, 165-174.
- Diaz Olvera, L., Plat, D. & Pochet, P. (2003): *Transportation Conditions and Access to Services in a Context of Urban Sprawl and Deregulation. The Case of Dar es Salaam*. In: *Transport Policy* 10 (4), 287-298.
- Diaz Olvera, L., Plat, D. & Pochet, P. (2013): *The Puzzle of Mobility and Access to the City in Sub-Saharan Africa*. In: *Journal of Transport Geography* 32, 56-64.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. & Sahabana, M. (2010): *Motorized Two-Wheelers in Sub-Saharan African Cities: Public and Private Use*. Paper Presented at the 12th World Conference on Transport Research, 11-15 July 2010, Lisbon, Portugal.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. & Sahabana, M. (2012): *Motorbike Taxis in the “Transport Crisis” of West and Central African Cities*. In: *Echo Géo* 20, n.p.
- Diaz Olvera, L. & Pochet, P. (2006): *Towards a Two-Tiered City?* In: Calas, B. (Hrsg.): *From Dar es Salaam to Bongoland. Urban Mutations in Tanzania*. Dar es Salaam: Mkuki na Nyota, 261-278

- Dimitriou, H. T. (2011): Transport and City Development: Understanding the Fundamentals. In: Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (Eds.): Urban Transport in the Developing World. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 8-39.
- Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (2011): Conclusions: Emergent Crucial Themes. In: Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (Eds.): Urban Transport in the Developing World. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 589-603.
- Docherty, I. & Shaw, J. (2009): Transport Governance. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): International Encyclopedia of Human Geography. Amsterdam: Elsevier, 615-621.
- Donovan, M. G. (2008): Informal Cities and the Contestation of Public Space: The Case of Bogotá's Street Vendors, 1988-2003. In: Urban Studies 45 (1), 29-51.
- Dörfler, T., Graefe, O. & Müller-Mahn, D. (2003): Habitus und Feld: Anregungen für eine Neuorientierung der geographischen Entwicklungsforschung auf der Grundlage von Bourdieus „Theorie der Praxis“. In: Geographica Helvetica 58 (1), 11-23.
- Dotson, E. (2011): Institutional and Political Support for Urban Transport. In: Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (Eds.): Urban Transport in the Developing World. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 262-303.
- Douglas, M. (1973): Rules and Meanings. Harmondsworth: Penguin.
- Douglas, M. (1987): How Institutions Think. London: Routledge & Kegan Paul.
- Dowling, R. (2009): Ethical Issues in Research. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): International Encyclopedia of Human Geography. Amsterdam: Elsevier, 595-600.
- Duminy, J. (2011): Literature Survey: Informality and Planning. Cape Town: African Centre for Cities, University of Cape Town.
- Ebrecht, J. (2004): Die Kreativität der Praxis. Überlegungen zum Wandel von Habitusformationen. In: Ebrecht, J. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): Bourdieus Theorie der Praxis. Erklärungskraft, Anwendung, Perspektiven. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 225-242.
- Economic and Social Research Foundation, United Nations Development Programme, United Republic of Tanzania (2015): Tanzania Human Development Report 2014. Economic Transformation for Human Development. Dar es Salaam: Id.
- Ehebrecht, D. (2014): The Challenge of Informal Settlement Upgrading. Breaking New Ground in Hangberg, Cape Town? Potsdamer Geographische Praxis 7. Potsdam: Universitätsverlag Potsdam.
- Ehebrecht, D., Heinrichs, D. & Lenz, B. (2018): Motorcycle-Taxis in Sub-Saharan Africa: Current Knowledge, Implications for the Debate on "Informal" Transport and Research Needs. In: Journal of Transport Geography 69, 242-256.
- Ehebrecht, D. & Lenz, B. (2018): Practices, Positions, and Power Relations: Pathways of Transport Workers in the Field of Motorcycle-Taxi Services in Dar es Salaam. In: Agbibo, D. E. (Ed.): Transport, Transgression, and Politics in African Cities. The Rhythm of Chaos. Cities and Society Series. Abingdon, New York: Routledge, 121-146.
- Eisenhardt, K. & Graebner, M. E. (2007): Theory Building from Cases: Opportunities and Challenges. In: Academy of Management Journal 50 (1), 25-32.
- Elder-Vass, D. (2007): Reconciling Archer and Bourdieu in an Emergentist Theory of Action. In: Sociological Theory 25 (4), 325-346.
- Ernst, J. (2011): Environmental Challenges of Urban Transport: The Impacts of Motorization. In: Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (Eds.): Urban Transport in the Developing World. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 137-173.
- Etzold, B. (2013): The Politics of Street Food. Contested Governance and Vulnerabilities in Dhaka's Field of Street Vending. Megastädte und globaler Wandel 13. Stuttgart: Franz Steiner.

- Etzold, B., Bohle, H.-G., Keck, M. & Zingel, W.-P. (2009): Informality as Agency – Negotiating Food Security in Dhaka. In: *Die Erde* 140 (1), 3-24.
- Etzold, B., Jülich, S., Keck, M., Sakdapolrak, P., Schmitt, T. & Zimmer, A. (2012): Doing Institutions. A Dialectic Reading of Institutions and Social Practices and its Relevance for Development Geography. In: *Erdkunde* 66 (3), 185-195.
- Evans, J., O'Brien J. & Ch Ng B. (2018): Towards a Geography of Informal Transport: Mobility, Infrastructure and Urban Sustainability from the Back of a Motorbike. *Transactions of the Institute of British Geographers* 2018 (43), 674-688.
- Everts, J., Lahr-Kurten, M. & Watson, M. (2011): Practice Matters! Geographical Inquiry and Theories of Practice. In: *Erdkunde* 65 (4), 323-334.
- Ewald, J. (2013): Challenges for the Democratisation Process in Tanzania. Moving Towards Consolidation 50 Years After Independence? Dar es Salaam: Mkuki na Nyota.
- Ezeibe, C. C., Nzeadibe, T. C., Ali, A. N., Udeogu, C. U., Nwankwo, C. F. & Ogbodo, C. (2017): Work on Wheels: Collective Organising of Motorcycle Taxis in Nigerian Cities. In: *International Development Planning Review* 39 (3), 249-273.
- Fasakin, J. O. (2001): Some Factors Affecting Daily Profits of Commercial Motorcycles in Akure, Nigeria. In: *Transport Policy* 8 (1), 63-69.
- Finn, B., Kumarage, A. S. & Gyamera, S. (2011): Organisational Structure, Ownership and Dynamics on Control in the Informal Local Road Passenger Transport Sector. In: 12th Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, South Africa, Conference Proceedings, Volume T12, 133-146.
- Flick, U. (2012): *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*, 5. Auflage. Reinbek: Rowohlt.
- Florian, M. (2008): Felder und Institutionen. Der soziologische Neo-Institutionalismus und die Perspektiven einer praxistheoretischen Institutionenanalyse. In: *Berliner Journal für Soziologie* 18 (1), 129-155.
- Flyvbjerg, B. (2006): Five Misunderstandings About Case-Study Research. In: *Qualitative Inquiry* 12 (2), 219-245.
- Friedman, S. (2016): Habitus Clivé and the Emotional Imprint of Social Mobility. In: *The Sociological Review* 64 (1), 129-147.
- Gamberini, G. L. (2014): Boda Boda: The Impact of Motorbike Taxi Service in Rural Uganda. In: *Inquiries Journal* 6 (11), 136-153.
- Geiselhardt, K., Park, M., Schlatter, F. & Orlowski, B. (2012): Die Grounded Theory in der Geographie. Ein möglicher Weg zu Empirie und Theoriebildung nach dem Cultural Turn. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 86 (1), 83-95.
- Giddens, A. (1984): *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, A. (1991): *Modernity and Self-Identity. Self and Society in the Late Modern Age*. Cambridge: Polity Press.
- Gitonga, V. W. (2014): Factors Influencing Growth of Informal Transport Sector: A Case of Bodaboda Transport in Central Division, Embu West District. Master Thesis. Nairobi: University of Nairobi.
- Glaser, B. G. & Strauss, A. L. (1965): *Awareness of Dying*. Brunswick, London: Aldine.
- Glaser, B. G. & Strauss, A. L. (1967): *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*. Brunswick, London: Aldine.
- Godard, X. (2008): Transport Artisanal, Esquisse de Bilan pour la Mobilité Durable. Paper Presented at the Conference CODATU XIII, 12-14 November 2008, Ho Chi Minh City, Vietnam.

- Godard, X. (2011): Sustainable Urban Mobility in 'Francophone' Sub-Saharan Africa. Thematic Study Prepared for Global Report on Human Settlements 2013, <<http://www.unhabitat.org/grhs/2013>> (30.11.2019).
- Goletz, M. & Ehebrecht, D. (2020): How Can GPS/GNSS Tracking Data Be Used to Improve Our Understanding of Informal Transport? A Discussion Based on a Feasibility Study from Dar es Salaam. In: *Journal of Transport Geography* 88, <<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.08.015>> (30.11. 2019).
- Goodfellow, T. (2015): Taming the "Rogue" Sector. Studying State Effectiveness in Africa Through Informal Transport Politics. In: *Comparative Politics* 47 (2), 127-147.
- Goodfellow, T. & Titeca, K. (2012): Presidential Intervention and the Changing 'Politics of Survival' in Kampala's Informal Economy. In: *Cities* 29 (3), 264-270.
- Goodwin, M. (2009): Governance. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 593-599.
- Green, D. & Luehrmann, L. (2017): *Comparative Politics of the Global South: Linking Concepts and Cases*, 4th Edition. Boulder: Lynne Rienner.
- Gregory, D. (1994): *Geographical Imaginations*. Oxford: Blackwell.
- Groth, S., Hebsaker, J. & Pohl, L. (2017): Kunst des Gehens. Taktiken im Ort des Automobils. In: *SubUrban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung* 5 (1/2), 257-266.
- Guézéré, A. (2015): The Reconstruction of Shared Taxis as Rural Transport Due to the Competition of Motor Bike Taxis in Togo Secondary Cities. In: *Case Studies on Transport Policy* 3 (2), 253-263.
- Gupta, J., Verrest, H. & Jaffe, R. (2015): Theorizing Governance. In: Gupta, J., Pfeffer, K., Verrest, H. & Ros-Tonen, M. (Eds.): *Geographies of Urban Governance. Advanced Theories, Methods and Practices*. Cham et al.: Springer, 27-43.
- Gwilliam, K. (2008): Bus Transport: Is there a Regulatory Cycle? In: *Transportation Research Part A* 42, 1183-1194.
- Mahamat Hemchi, H. (2015): Mototaxis ou Clandos Entre Adaptation Citoyenne et Refus Politique au Sein de la Ville de N'Djamena. Paper Presented at the Conference CODATU XVI, 2-5 February 2015, Istanbul, Turkey.
- Hackl, B. (2004): Explizites und implizites Wissen. Menschliches Handeln im Spannungsfeld von Intentionalität, Rationalität und praktischem Können. In: Hackl, B. & Neuweg, G. H. (Hrsg.): *Zur Professionalisierung pädagogischen Handelns. Beiträge aus der Sektion Lehrerbildung und Lehrerbildungsforschung in der Österreichischen Gesellschaft für Forschung und Entwicklung im Bildungswesen*. Münster: LIT-Verlag, 69-112.
- Haferburg, C., Golka, T. & Selter, M. (2009): Public Viewing Areas: Urban Interventions in the Context of Mega-Events. In: Pillay, U., Tomlinson, R. & Bass, O. (Eds.): *Development and Dreams. The Urban Legacy of the 2010 Football World Cup*. Cape Town: HSRC Press, 174-199.
- Haferburg, C. & Rothfuß, E. (2019): Relational Urbanity. Perspectives of a Global Urban Society Beyond Universalism and Localism. In: *Geographische Zeitschrift* 107 (3), 166-187.
- Haferburg, C. & Rothfuß, E. (ohne Jahr, im Erscheinen): Der „Urbane Süden“ in einer Welt der Städte. Globale Trends und lokale Dynamiken im 21. Jahrhundert. In: Schneider-Sliwa, R. et al. (Hrsg.): *Humangeographie*. Braunschweig: Westermann.
- Halla, F. (2007): A SWOT Analysis of Strategic Urban Development Planning: The Case of Dar es Salaam City in Tanzania. In: *Habitat International* 31 (1), 130-142.
- Haraway, S. (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. In: *Feminist Studies* 14 (3), 575-599.

- Hard, G. (2003): Eine »Raum«-Klärung für aufgeweckte Studenten. In: Ders. (Hrsg.): Dimensionen geographischen Denkens. Aufsätze zur Theorie der Geographie. Osnabrücker Studien zur Geographie 23. Osnabrück: Universität Osnabrück, 15-28.
- Hardin G (1968): Tragedy of the Commons. In: Science 162 (3859), 1243-1248.
- Hark, S. (2014): Reflexivität (Réflexivité). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart, Weimar: Metzler, 203-205.
- Hart, K. (1973): Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. In: The Journal of Modern African Studies 11 (1), 61-89.
- Harvey, D. (1989): From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. In: Geografiska Annaler. Series B, Human Geography 71 (1), 3-17.
- Harvey, D. (2003): The New Imperialism. Oxford: Oxford University Press.
- Heinrichs, D., Ehebrecht, D. & Lenz, B. (2018): Moving Beyond Informality? Theory and Reality of Public Transport in Urban Africa. In: Uteng, T. P. & Lucas, K., (Eds.): Urban Mobilities in the Global South. Transport and Mobility Series. London: Routledge, 134-154.
- Heinrichs, D., Goletz, M. & Lenz, B. (2017): Negotiating Territory: Strategies of Informal Transport Operators to Access Public Space in Urban Africa and Latin America. Paper Presented at the 14th World Conference on Transport Research, 10-15 July 2016, Shanghai, China.
- Herrle, P. & Fokdal, J. (2011): Beyond the Urban Informality Discourse: Negotiating Power, Legitimacy and Resources. In: Geographische Zeitschrift 99 (1), 3-15.
- Hickey, S. & Kothari, U. (2009): Participation. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): International Encyclopedia of Human Geography. Amsterdam: Elsevier, 82-89.
- Hidalgo, D. & Huizenga, C. (2013): Implementation of Sustainable Urban Transport in Latin America. In: Research in Transportation Economics 40 (1), 66-77.
- Hill, A., Hühner, T., Kreibich, V. & Lindner, C. (2014): Dar es Salaam, Megacity of Tomorrow: Informal Urban Expansion and the Provision of Technical Infrastructure. In: Kraas, F., Aggarwal, S., Coy, M. & Mertins, G. (Eds.): Megacities. Our Global Urban Future. Dordrecht et al.: Springer, 165-177.
- Hillebrandt, F. (2009): Praxistheorie. In: Kneer, G. & Schroer, M. (Hrsg.): Handbuch Soziologische Theorien. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 369-394.
- Hillebrandt, F. (2014a): Soziologische Praxistheorien. Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hillebrandt, F. (2014b): Ökonomie (Économie). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart, Weimar: Metzler, 186-193.
- Holder, P. (2014): Markt (Marché). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart, Weimar: Metzler, 179-185.
- Hörning, K. H. & Reuter, J. (Hrsg.) (2004): Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und Praxis. Bielefeld: Transcript.
- Howe, J. (2003): 'Filling the Middle': Uganda's Appropriate Transport Services. In: Transport Reviews 23 (2), 161-176.
- Ibitayo, O. O. (2012): Towards Effective Urban Transportation System in Lagos, Nigeria: Commuters' Opinions and Experiences. In: Transport Policy 24, 141-147.
- Ipingbemi, O. & Adebayo, A. (2016): Tricycle as a Mode of Public Transportation in Ibadan Metropolis, Nigeria. In: IFE Research Publications in Geography 14, 87-100.
- Irawan, M. Z., Belgiawan, P. F., Tarigan, A. K. M. & Wijanarko, F. (2019): To Compete or Not Compete: Exploring the Relationships between Motorcycle-Based Ride-Sourcing, Motorcycle Taxis, and Public Transport in the Jakarta Metropolitan Area. In: Transportation 2019, 1-23.

- Ismail, O. (2016): What Is in a Job? The Social Context of Youth Employment Issues in Africa. In: *Journal of African Economies* 25 (1), 37-60.
- Janning, F. (2004): Habitus und Organisation. Ertrag der Bourdieuschen Problemformulierungen und alternative Konzeptualisierungsvorschläge. In: Ebrecht, J. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): *Bourdieu's Theorie der Praxis. Erklärungskraft, Anwendung, Perspektiven*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 97-123.
- Japan International Cooperation Agency (JICA) (2008a): *Dar es Salaam Transport Policy and System Development Master Plan. Final Report*. Tokyo: Japan International Cooperation Agency.
- Japan International Cooperation Agency (JICA) (2008b): *Dar es Salaam Transport Policy and System Development Master Plan. Technical Report 6*. Tokyo: Japan International Cooperation Agency.
- Japan International Cooperation Agency (JICA) (2018): *Dar es Salaam Urban Transport Master Plan. Final Report*. Dar es Salaam: Japan International Cooperation Agency.
- Jenkins, P., Smith, H. & Wang, Y.P. (2007): *Planning and Housing in the Rapidly Urbanising World*. London, New York: Routledge.
- Jenkins, R. (1982): Pierre Bourdieu and the Reproduction of Determinism. In: *Sociology* 16 (2), 270-281.
- Jenkins, R. (2002): *Pierre Bourdieu*. London: Routledge.
- Joas, H. & Knöbl, W. (2011): *Sozialtheorie. Zwanzig einführende Vorlesungen, aktualisierte Ausgabe*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Ka'bange, A., Mfinanga, D. & Hema, E. (2014): Paradoxes of Establishing Mass Rapid Transit Systems in African Cities – A Case of Dar es Salaam Rapid Transit (DART) System, Tanzania. In: *Research in Transportation Economics* 48, 176-183.
- Kamargianni, M., Li, W., Matyas, M. & Schäfer, A. (2016): A Critical Review of New Mobility Services for Urban Transport. In: *Transportation Research Procedia* 14, 3294-3303.
- Kamete, A. Y. (2004): Home Industries and the Formal City in Harare, Zimbabwe. In: Tranberg Hansen, K. & Vaa, M. (Eds.): *Reconsidering Informality. Perspectives from Urban Africa*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 120-138.
- Kamuhanda, R. & Schmidt, O. (2009): Matatu: A Case Study of the Core Segment of the Public Transport Market of Kampala, Uganda. In: *Transport Reviews* 29 (1), 129-142.
- Karema, F. M. (2015): *The Role of Commercial Motorcycles in the Rural Economy: A Case Study of Laikipia East Sub-County, Kenya*. Master Thesis. Nairobi: University of Nairobi.
- Kariuki, C. M. (2014): *Performance of Bodaboda SACCOS in the Transport Sector. A Case of Bodaboda Transport in Murang'a County, Kenya*. Master Thesis. Nairobi: Kenyatta University.
- Katz, C. (1994): Playing the Field: Questions of Fieldwork in Geography. In: *Professional Geographer* 46, 67-72.
- Kawulich, B. (2005): Participant Observation as a Data Collection Method. In: *Forum Qualitative Social Research* 6 (2), Art.43, ohne Seiten.
- Kazimbaya-Senkwe, B. M. (2004): Home Based Enterprises in a Period of Economic Restructuring in Zambia. In: Tranberg Hansen, K. & Vaa, M. (Eds.): *Reconsidering Informality. Perspectives from Urban Africa*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 99-119.
- Kelle, U. (1994): *Empirisch begründete Theoriebildung: Zur Logik und Methodologie interpretativer Sozialforschung*. Weinheim: Deutscher Studienverlag.
- Kemp, C. (2014): Building Bridges between Structure and Agency: Exploring the Theoretical Potential for a Synthesis between Habitus and Reflexivity. In: *Essex Graduate Journal of Sociology, 50 Years Anniversary Volume 2014*, 149-158.

- Kenworthy, J. (2011): An International Comparative Perspective on Fast-Rising Motorization and Automobile Dependence. In: Dimitriou, H.T. & Gakenheimer, R. (Eds): *Urban Transport in the Developing World*. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 71-112.
- Khayesi, M., Nafukho, F. M. & Kemuma, J. (2015): *Informal Public Transport in Practice: Matatu Entrepreneurship*. Farnham, Burlington: Ashgate.
- Kibet, T. Z. (2015): *Influence of the Boda Boda Enterprise on Youth Empowerment in Kericho Town, Kericho County, Kenya*. Master Thesis. Nairobi: University of Nairobi.
- King, A. (2000): Thinking with Bourdieu Against Bourdieu: A “Practical” Critique of the Habitus. In: *Sociological Theory* 18, 417-33.
- Kironde, L. (1994): *The Evolution of the Land Use Structure of Dar es Salaam 1890-1990: A Study in the Effects of Land Policy*. Doctoral Thesis. Nairobi: University of Nairobi.
- Kisaalita, W. S. & Sentongo-Kibalama, J. (2007): Delivery of Urban Transport in Developing Countries: The Case for the Motorcycle Taxi Service (Boda-Boda) Operators of Kampala. In: *Development Southern Africa* 24 (2), 345-357.
- Klopp, J. & Cavoli, C. (2018): The Paratransit Puzzle. Mapping and Master Planning for Transportation in Maputo and Nairobi. In: Uteng, T. P. & Lucas, K. (Eds.): *Urban Mobilities in the Global South*. Transport and Mobility Series. London: Routledge, 95-110.
- Knapp, R. K. (2014): When Does ‘Fieldwork’ Begin? Negotiating Pre-Field Ethical Challenges. In: Lunn, J. (Ed.): *Fieldwork in the Global South. Ethical Challenges and Dilemmas*. Abingdon, New York: Routledge, 13-24.
- Kobayashi, A. (2009): Situated Knowledge, Reflexivity. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 138-143.
- Kohlert, C.E. (2005): *Urbane Restrukturierung einer afrikanischen Hafenstadt – Stadtgeschichte, Stadtanalyse, Punktuelle Intervention*. Forum Architektur und Stadtplanung 1. München: Meidenbauer.
- Koller, A. (2014a): Doxa. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 79-80.
- Koller, A. (2014b): Machtfeld (Champ de Pouvoir). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 171-172.
- Kombe, W., Kyessi, A., Lupala, J. & Mgonja, E. (2003): *Partnerships to Improve Access and Quality of Public Transport. A Case Report: Dar es Salaam, Tanzania*. Dar es Salaam: University College of Lands and Architectural Studies.
- Konings, P. (2006): Solving Transportation Problems in African Cities: Innovative Responses by the Youth in Douala, Cameroon. In: *Africa Today* 53 (1), 35-50.
- Koster, M. & Nuijten, M. (2016): Coproducing Urban Space: Rethinking the Formal/Informal Dichotomy. In: *Singapore Journal of Tropical Geography* 37, 282-294.
- Kraas, F., Aggarwal, S., Coy, M. & Mertins, G. (Hrsg.) (2014): *Megacities. Our Global Urban Future*. Dordrecht et al.: Springer.
- Krais, B. & Gebauer, G. (2014): *Habitus*, 6. Auflage. Bielefeld: Transcript.
- Kudva, N. (2009): The Everyday and the Episodic: The Spatial and Political Impacts of Urban Informality. In: *Environment and Planning A* 41, 1614-1628.
- Kumar, A. (2011): *Understanding the Emerging Role of Motorcycles in African Cities. A Political Economy Perspective*. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Discussion Paper 13. Washington: World Bank.
- Kumar, A. & Barrett, F. (2008): *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. Washington: World Bank.

- Kumarage, A. S., Bandara, M. & Munasinghe, D. (2010): Analysis of the Economic and Social Parameters of the Three-Wheeler Taxi Service in Sri Lanka. In: *Research in Transportation Economics* 29 (1), 395-400.
- Kyessi, A. (2002): Community Participation in Urban Infrastructure Provision. Servicing Informal Settlements in Dar es Salaam. SPRING Research Series No. 33. Dortmund: SPRING Centre, University of Dortmund.
- Lamnek, S. & Krell, C. (2016): *Qualitative Sozialforschung*, 6., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.
- Lamri, N., Hocine, A. K. & Salah, K. (2017): Particulate Matter from Road Traffic in Africa. In: *Journal of Earth Sciences and Geotechnical Engineering* 7 (1), 389-304.
- Lang, L. & Mohnen, A. (2019): An Organizational View on Transport Transitions Involving New Mobility Concepts and Changing Customer Behaviour. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 31, 54-63.
- Larner, W. (2009): Urban Neoliberalism. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 385-390.
- Leck, H. (2014): Whose Voice? Ethics and Dynamics of Working with Interpreters and Research Assistants. In: Lunn, J. (Ed.): *Fieldwork in the Global South. Ethical Challenges and Dilemmas*. Abingdon, New York: Routledge, 59-68.
- Lengersdorf, D. (2015): Ethnographische Erkenntnisstrategien zur Erforschung sozialer Praktiken. In: Schäfer, F., Daniel, A. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): *Methoden einer Soziologie der Praxis*. Bielefeld: Transcript, 177-196.
- Lévy, J. (2003): Capital Spatial. In: Lévy, J. & Lussault, M. (Eds.): *Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés*. Paris: Belin.
- Lewin, K. (1951): *Field Theory in Social Science: Selected Theoretical Papers*. New York: Harper
- Liddle, E. S., Mager, S. M. & Nel, E. L. (2014): The Importance of Community-Based Informal Water Supply Systems in the Developing World and the Need for Formal Sector Support. In: *The Geographical Journal* 182 (1), 85-96.
- Lippuner, R. (2012): Pierre Bourdieu. In: Eckhardt, F. (Hrsg.): *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 125-144.
- Litman, T. (2017): *Generated Traffic and Induced Travel. Implications for Transport Planning*. Victoria Transport Policy Institute, <<https://vtpi.org/gentraf.pdf>> (30.11.2019).
- Longhurst, R. (2009): Embodied Knowing. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 429-433.
- Lopes, C. M. (2010): Dinâmicas do Associativismo na Economia Informal: Os Transportes de Passageiros em Angola. In: *Análise Social* 45 (195), 367-391.
- Lossau, J. & Lippuner, R. (2004): Geographie und Spatial Turn. In: *Erdkunde* 58 (3), 201-211.
- Löw, M. (2001): *Raumsoziologie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp
- Luambano, E. (2014): Assessing the Effectiveness of Traffic Police in Preventing Road Accidents in Tanzania. The Case of Traffic Police in Dar es Salaam. Master Thesis. Dar es Salaam: Open University of Tanzania.
- Lucas, K. (2011): Making the Connections between Transport Disadvantage and the Social Exclusion of Low Income Populations in the Tshwane Region of South Africa. In: *Journal of Transport Geography* 19, 1320-1334.
- Lunn, J. (2014): Rethinking Ethics in Field Research: Integral, Individual, and Shared. In: Id. (Ed.): *Fieldwork in the Global South. Ethical Challenges and Dilemmas*. Abingdon, New York: Routledge, 1-10.

- Lupala, J. M. (2002): Urban Types in Rapidly Urbanising Cities. Analysis of Formal and Informal Settlements in Dar es Salaam, Tanzania. Doctoral Thesis. Stockholm: Royal Institute of Technology, Department of Infrastructure and Planning, Division of Urban Studies.
- Mabin, A., Butcher, S. & Bloch, R. (2013): Peripheries, Suburbanisms and Change in Sub-Saharan African Cities. In: *Social Dynamics* 39 (2), 167-190.
- Mabula, A. S. L. (2014): Establishment of Motorcycle Riders Savings and Credit Cooperative Society in Butiama Ward, Mara. Master Thesis. Dar es Salaam: The Open University of Tanzania.
- Mace, A. (2015): Spatial Capital as a Tool for Planning Practice. In: *Planning Theory* 16 (2), 1-14.
- Madinda, E. & Mfinanga, D. (2014): An Analysis of Minibus Transport Operational Problems in Dar es Salaam. Paper Presented at the 32nd Southern African Transport Conference, 8-11 July 2013, Pretoria, South Africa.
- Magembe-Mushi, D. L. (2011): Resettling Displaced Residents from Regularized Settlements in Dar es Salaam City, Tanzania. The Case of Community Infrastructure Upgrading Program (CIUP). Licentiate Thesis. Stockholm: Royal Institute of Technology, Department of Urban Planning and Environment, Division of Urban and Regional Studies.
- Mahlstein, M. (2009): Shaping and Being Shaped – The Regulation of Commercial Motorcycle Operation and Social Change in Calabar, Nigeria. Master Thesis. Basel: University of Basel.
- Marcel, B. & Ngewe, G. (2011): Tumbling the Impenetrable Road Congestion in Dar es Salaam. A Commuter Service Perspective. Paper Presented at the 26th National Conference, 1-2 December 2011, Arusha, Tanzania.
- Maunder, D. A. C. & Fouracre, P. R. (1987): Public Transport Provision in Dar es Salaam, Tanzania. Working Paper No. 231. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory (Overseas Unit).
- Mbara, T. C. (2016): Tuk-Tuk, ‘New Kid on the Block’ in Johannesburg: Operational and User Travel Characteristics, Competition and Impacts. In: *Journal of Transport and Supply Chain Management* 10 (1), 1-9.
- Mbugua, C. (2011): The Effects of the Motorcycle Transport Revolution on the Economic Growth of Kenya, A Case Study of Thika District. Master Thesis. Nairobi: KCA University.
- McCormick, D., Mitullah, W., Chitere, P., Orero, R. & Ommeh, M. (2013): Paratransit Business Strategies: A Bird’s-Eye View of Matatus in Nairobi. In: *Journal of Public Transportation* 16 (2), 135-152.
- McCormick, D., Schalekamp, H. & Mfinanga, D. (2016): The Nature of Paratransit Operations. In: Behrens, R., McCormick, D. & Mfinanga, D. (Eds.): *Paratransit in African Cities. Operations, Regulation, and Reform*. London and New York: Routledge, 59-78.
- McFarlane, C. (2012): Rethinking Informality: Politics, Crisis, and the City. In: *Planning Theory & Practice* 13 (1), 89-108.
- McFarlane, C. & Silver, J. (2017): Navigating the City: Dialectics of Everyday Urbanism. In: *Transactions of the Institute of British Geographers* 42, 458-471.
- Meagher, K. (2007): Introduction: Special Issue on ‘Informal Institutions and Development in Africa’. In: *Afrika Spectrum* 42 (3), 405-418.
- Meagher, K. (2010): The Tangled Web of Associational Life. Urban Governance and the Politics of Popular Livelihoods in Nigeria. United Nations University, World Institute for Development Economics Research Working Paper No. 2010/50.
- Melbye, D. C., Møller-Jensen, L., Andreasen, M. H., Kiduanga, J. & Busck, A. G. (2015): Accessibility, Congestion and Travel Delays in Dar es Salaam – A Time-Distance Perspective. *Habitat International* 46, 178-186.
- Metzger, J. (2014): „Arbeit ist nur das, was Geld bringt“. Wandel der lokalen Ökonomie in Ameskar Fogani (Marokko) am Beispiel des Tourismus. In: *Geographica Helvetica* 69, 49-58.

- Mey, G. & Mruck, K. (2011): Grounded-Theory-Methodologie: Entwicklung, Stand, Perspektiven. In: Dies. (Hrsg.): Grounded Theory Reader, 2., aktualisierte und erweiterte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 11-48.
- Mfinanga, D. & Madinda, E. (2016): Public Transport and Daladala Service Improvement Prospects in Dar es Salaam. In: Behrens, R., McCormick, D. & Mfinanga, D. (Eds.): Paratransit in African Cities. Operations, Regulation, and Reform. London, New York: Routledge, 155-173.
- Michel, B. (2009): Jenseits von "Global City" und "DrittWeltstadt". Postkoloniale Perspektiven auf "gewöhnliche Städte". In: *Dialog* 102/103, 75-80.
- Mikkelsen, B. (2005): *Methods for Development Work and Research: A New Guide for Practitioners*. Thousand Oaks et al.: SAGE.
- Ministry of Works, Transport and Communications (2019): Organization Chart: Transport, <<http://www.mwtc.go.tz/pages/organization-chart-transport>> (30.11.2019).
- Miraftab, F. (2009): Insurgent Planning: Situating Radical Planning in the Global South. In: *Planning Theory* 8 (1), 32-50.
- Mitlin, D. & D. Satterthwaite (2013): *Urban Poverty in the Global South: Scale and Nature*. London: Routledge.
- Mkalawa, C. C. & Haixiao, P. (2014): Dar es Salaam City Temporal Growth and its Influence on Transportation. In: *Urban, Planning and Transport Research: An Open Access Journal* 2 (1), 423-446.
- Morice, A. (1981): Les Vélos de Kaolack. In: *Cahiers d'Etudes Africaines* 21 (81/82), 197-210.
- Mosha, A. C. (1995): Squatter and Slum Settlements in Tanzania. In: Aldrich, B. & Sandhu, R. (Eds.): *Housing the Urban Poor, Policy and Practice in Developing Countries*. London, New Jersey: Zed Books, 339-357.
- Mrema, G. D. (2011): Traffic Congestions in Tanzanian Major Cities: Causes, Impacts and Suggested Mitigations to the Problem. Paper Presented at the 26th National Conference, 1-2 December 2011, Arusha, Tanzania.
- Muckel, P. (2011): Die Entwicklung von Kategorien mit der Methode der Grounded Theory. In: Mey, G. & Mruck, K. (Hrsg.): Grounded Theory Reader, 2., aktualisierte und erweiterte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 333-352.
- Muhammed, N. (2011): Gender Participation in the Management of Tricycle Transport for Youth Empowerment and Sustainable Development in Kano State, Nigeria. In: *Confluence Journal of Environmental Studies* 6, 57-66.
- Mutiso, W. K. & Behrens, R. (2011): 'Boda Boda' Bicycle Taxis and Their Role in Urban Transport Systems: Case Studies of Kisumu and Nakura, Kenya. Paper Presented at the 30th Annual Southern African Transport Conference, 11-14 July 2011, Pretoria, South Africa.
- Mwakapasa, E. G. (2011): Attitude Towards and Practice of Helmet Use Among Commercial Motorcyclists in Dar es Salaam Region, Tanzania. Master Thesis. Dar es Salaam: Muhimbili University of Health and Allied Sciences.
- Mwaura, N. (2017a): Africa Rising in Kigali, Rwanda. In: *Sustainable Transport*, Winter 2017, No. 28, 20-21.
- Mwaura, N. (2017b): 14 Years in the Making, DART Brings Mobility to Dar es Salaam. In: *Sustainable Transport*, Winter 2017, No. 28, 18-19.
- Myers, G. (2011): *African Cities. Alternative Visions of Urban Theory and Practice*. London, New York: Zed Books.
- Nasong'o, W. M. (2015): Motorcycle Public Transport Services in Kenya: A Study of Their Compliance with Road Safety Regulations in Kitale Municipality. Master Thesis. Nairobi: University of Nairobi.

- Ndadoum, N., Marambaye, D. & Amane, T. (2016): Possibilities and Limits of Urban Transport Services in Developing Countries. The Case Study of Motorcycle Taxis and Minibuses in N'Djamena, the Capital of Chad. In: *International Transportation* 68 (1), 31-35.
- Nicolini, D. (2017): Practice Theory as a Package of Theory, Method and Vocabulary: Affordances and Limitations. In: Jonas M., Littig B. & Wroblewski A. (Eds.): *Methodological Reflections on Practice Oriented Theories*. Cham: Springer, 19-34.
- Nkurunziza, A., Zuidgeest, M., Brussel, M. & Van Maarseveen, M. (2012): Examining the Potential for Modal Change: Motivators and Barriers for Bicycle Commuting in Dar-es-Salaam. In: *Transport Policy* 24, 249-259.
- Nnkya, T. J. (1999): Towards Strategic Planning in Tanzania. The Case of Sustainable Dar es Salaam Project. Paper Presented at Regional Workshop on Local Government Strategic Planning/Management for Eastern and Southern Africa, May 1999, Addis Ababa, Ethiopia.
- North, D. (1990): *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nwagwu, W. & Olatunji, O. (2012): Life Saving Information Behaviours of Commercial Motorcyclists in a Metropolitan City in Nigeria. In: *Libri* 62, 259-275.
- Nwaogbe, O. R., Ibe, C. C. & Ukaegbu, S. I. (2012): Quality of the Paratransit Service (Tricycle) and its Operation in Aba, Nigeria: An Analysis of Customers' Opinions. In: *Journal of Transport and Supply Chain Management* 6, 262-276.
- Nzeadibe, T. C. (2009): Solid Waste Reforms and Informal Recycling in Enugu Urban Area, Nigeria. In: *Habitat International* 33, 93-99.
- Olawole, M. O. (2012): Accessibility to Lagos Bus Rapid Transit (BRT Lite) Bus Stops: An Empirical Study. Paper Presented at the Conference CODATU XV, 22-25 October 2012, Addis Ababa, Ethiopia.
- Omolo, T. O. (2015): *Boda-Boda Economy. Its Socioeconomic Impact on Rural Bondo*. Bachelor Thesis. Helsinki: Diaconia University of Applied Sciences.
- Ortner, S. B. (1984): Theory in Anthropology Since the 60s. In: *Comparative Studies in Society and History*, 26 (1), 126-166.
- Oßenbrügge, J. & Vogelpohl, A. (Hrsg.) (2014): *Theorien in der Raum- und Sozialforschung. Einführungen*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Ostrom, E. (1990): *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Oteng-Ababio, M. & Agyemang, E. (2012): Virtue out of Necessity? Urbanisation, Urban Growth and Okada Services in Accra, Ghana. In: *Journal of Geography and Geology* 4 (1), 148-162.
- Oteng-Ababio, M. & Agyemang, E. (2015): The Okada War in Urban Ghana: A Polemic Issue or Policy Mismatch? *African Studies Quarterly* 15 (4), 25-44.
- Owens, G. R. (2010): Post-Colonial Migration: Virtual Culture, Urban Farming and New Peri-Urban Growth in Dar es Salaam, Tanzania, 1975-2000. In: *Africa* 80 (2), 249-274.
- Oyesiku, O. K. (2002): Policy Framework for Urban Motorcycle Public Transport System in Nigerian Cities. Paper Presented at the 10th CODATU Conference, 12-15 November 2002, Lomé, Togo.
- Pan, H., Liu, W., Yan, K. L. H., Xu, M., Ye, S. & Wei, P. (2011): *Sustainable Urban Mobility in Eastern Asia*. Regional Study Prepared for Global Report on Human Settlements 2013, <<http://www.un-habitat.org>> (30.11.2019).
- Parnell, S. & Pieterse, E. (2014): Africa's Urban Revolution in Context. In: Id. (Eds.): *Africa's Urban Revolution*. London: Zed Books, 1-17.

- Parnell, S. & Pieterse, E. (2015): Translational Global Praxis: Rethinking Methods and Modes of African Urban Research. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 40 (1), 236-246.
- Parnell, S. & Pieterse, E. (2016): Translational Global Praxis: Rethinking Methods and Modes of African Urban Research. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 40 (1), 236-246.
- Parnell, S. & Robinson, J. (2013): (Re)theorizing Cities from the Global South: Looking Beyond Neoliberalism. In: *Urban Geography* 33 (4), 593-617.
- Pendakur, V. S. (2005): Non-Motorized Transport in African Cities. Lessons from Experience in Kenya and Tanzania. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Working Paper No. 80.
- Pendakur, V. S. (2011): Non-Motorized Urban Transport as Neglected Modes. In: Dimitriou, H. T. & Gakenheimer, R. (Eds.): *Urban Transport in the Developing World*. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 203-231.
- Peters, D. (2011): Gender and Sustainable Urban Mobility. Thematic Study Prepared for Global Report on Human Settlements 2013, <<http://www.unhabitat.org>> (30.11.2019).
- Phun, V. K. & Yai, T. (2016): State of the Art of Paratransit Literatures in Asian Developing Countries. In: *Asian Transport Studies* 4 (1), 57-77.
- Pirie, G. (2009): Virtuous Mobility: Moralising vs Measuring Geographical Mobility in Africa. In: *Afrika Focus* 22 (1), 21-35.
- Pirie, G. (2011): Sustainable Urban Mobility in 'Anglophone' Sub-Saharan Africa. Thematic Study Prepared for Global Report on Human Settlements 2013, <<http://www.unhabitat.org>> (30.11.2019).
- Pirie, G. (2014): Transport Pressures in Urban Africa: Practices, Policies, Perspectives. In: Parnell, S. & Pieterse, E. (Eds.): *Africa's Urban Revolution*. London: ZED Books, 133-147.
- Pojani, D. & Stead, D. (2015): Sustainable Urban Transport in the Developing World: Beyond Megacities. In: *Sustainability* 7 (6), 7784-7805.
- Polanyi, K. (1944): *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time*. New York: Farrar & Rinehart.
- Polanyi, K. (2001 [1944]): *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time*. Boston: Beacon Press.
- Polomack, A. (2006): Mixity and Territoriality in a Rapidly Expanding City: How Dar es Salaam was Shaped by its Suburbs. In: Calas, B. (Hrsg.): *From Dar es Salaam to Bongoland. Urban Mutations in Tanzania*. Dar es Salaam: Mkuki na Nyota, 125-212.
- Porter, G. (2008): Transport Planning in Sub-Saharan Africa II: Putting Gender into Mobility and Transport Planning in Africa. In: *Progress in Development Studies* 8 (3), 281-289.
- Porter, G. (2011): 'I think a woman who travels a lot is befriending other men and that's why she travels': Mobility Constraints and their Implications for Rural Women and Girls in Sub-Saharan Africa. In: *Gender, Place and Culture* 18 (1), 65-81.
- Porter, G. (2014): Transport Services and Their Impact on Poverty and Growth in Rural Sub-Saharan Africa: A Review of Recent Research and Future Research Needs. In: *Transport Reviews* 34 (1), 25-45.
- Porter, G., Tewodros, A., Bifandimu, F., Gorman, M., Heslop, A., Sibale, E., Awadh, A. & Kiswaga, L. (2013): Transport and Mobility Constraints in an Aging Population: Health and Livelihood Implications in Rural Tanzania. In: *Journal of Transport Geography* 30, 161-169.
- Portes, A., Castells, M. & Benton, L. (1989): *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*. Baltimore: John Hopkins.
- Puche, M. L. (2019): Regulation of TNCs in Latin America: The Case of Uber Regulation in Mexico City and Bogota. In: Finger, M. & Audouin, M. (Eds.): *The Governance of Smart Transportation Systems*. Cham: Springer, 37-53.

- Qian, J. (2015): No Right to the Street: Motorcycle Taxis, Discourse Production and the Regulation of Unruly Mobility. In: *Urban Studies* 52 (15), 2922-2947.
- Räber, N. (2014): Access to Transport for the Base of the Pyramid. Measuring the Impact of Bicycles in Tanzania, <http://velafrica.ch/media/archive1/PDF_Deutsch/Wirkungsstudie/Measuring_the_impact_of_bicycles.pdf> (30.11.2019).
- Raco, M. (2009): Urban Governance. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 622-627.
- Raimbault, F. (2006): The Evolution of Dar es Salaam's Peri-Urban Space During the Period of German Colonisation (1890-1914). In: Calas, B. (Hrsg.): *From Dar es Salaam to Bongoland. Urban Mutations in Tanzania*. Dar es Salaam: Mkuki na Nyota, 23-97.
- Raynor, B. (2014): Informal Transportation in Uganda: A Case Study of the Boda Boda. Independent Study Project (ISP) Collection. Independent Study Project (ISP) Collection Paper 1923, <http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/1923/> (30.11.2019).
- Reckwitz, A. (2002): Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing. In: *European Journal of Social Theory* 5 (2), 243-263.
- Reckwitz, A. (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozialtheoretische Perspektive. In: *Zeitschrift für Soziologie* 32 (4), 282-301.
- Reckwitz, A. (2004a): Die Kontingenzzperspektive der Kultur. Kulturbegriffe, Kulturtheorien und das kulturwissenschaftliche Forschungsprogramm. In: Jaeger, F. & Liebsch, B. (Hrsg.): *Handbuch der Kulturwissenschaften*. Stuttgart: Metzler, 1-20.
- Reckwitz, A. (2004b): Die Reproduktion und die Subversion sozialer Praktiken. Zugleich ein Kommentar zu Pierre Bourdieu und Judith Butler. In: Hörning, K.H. & Reuter, J. (Hrsg.): *Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und Praxis*. Bielefeld: Transcript, 40-54.
- Reckwitz, A. (2004c): Die Entwicklung des Vokabulars der Handlungstheorien: Von den zweck- und normorientierten Modellen zu den Kultur- und Praxistheorien. In: Gabriel, M. (Hrsg.): *Paradigmen der akteurszentrierten Soziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 303-328.
- Rehbein, B. & Saalman, G. (2014): Habitus. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 110-118.
- Rehbein, B. (2014a): Distinktion (Distinction). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 76-78.
- Rehbein, B. (2014b): Sprache. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 355-358.
- Ricci, L. (2012): Peri-Urban Livelihood and Adaptive Capacity: Urban Development in Dar Es Salaam. In: *Consilience: The Journal of Sustainable Development* 7 (1), 39-54.
- Ricci, L. (2016): Environmental Management and Urbanization: Dar es Salaam as an Illustrative Case. In: *Reinterpreting Sub-Saharan Cities through the Concept of Adaptive Capacity*. In: *Springer Briefs in Environment, Security, Development and Peace* 26, 89-127.
- Rizzo, M. (2002): Being Taken for a Ride: Privatisation of the Dar es Salaam Transport System 1983-1998. In: *The Journal of Modern African Studies* 40 (1), 133-157.
- Rizzo, M. (2011): 'Life isWar': Informal Transport Workers and Neoliberalism in Tanzania 1998-2009. In: *Development and Change* 42 (5), 1179-1205.
- Rizzo, M. (2013): Informalisation and the End of Trade Unionism as We Knew it? Dissenting Remarks from a Tanzanian Case Study. In: *Review of African Political Economy* 40 (136), 290-308.
- Rizzo, M. (2014): The Political Economy of an Urban Megaproject: The Bus Rapid Transit Project in Tanzania. In: *African Affairs* 114 (455), 249-270.

- Rizzo, M. (2017): Taken for a Ride. Grounding Neoliberalism, Precarious Labour, and Public Transport in an African Metropolis. Oxford: Oxford University Press.
- Robinson, J. (2002): Global and World Cities: A View from off the Map. In: International Journal of Urban and Regional Research 26 (3), 531-554.
- Robinson, J. (2016): Comparative Urbanism: New Geographies and Cultures of Theorizing the Urban. In: International Journal of Urban and Regional Research 40 (1), 187-199.
- Rollason, W. (2012): Youth Development Success Amongst Motorcycle Taxi Drivers in Kigali. London: Brunel University.
- Rose, G. (1997): Situating Knowledges: Positionality, Reflexivities and Other Tactics. In: Progress in Human Geography 21 (3), 305-320.
- Rothfuß, E. (2006): Hirtenhabitus, ethnotouristisches Feld und kulturelles Kapital. Zur Anwendung der «Theorie der Praxis» (Bourdieu) im Entwicklungskontext: Himba-Rindernomaden in Namibia unter dem Einfluss des Tourismus. In: Geographica Helvetica 61 (1), 32-40.
- Rothfuß, E. (2009): Intersubjectivity, Intercultural Hermeneutics and the Recognition of the Other. Theoretical Reflections on the Understanding of Alienness in Human Geography Research. In: Erdkunde 63 (2), 173-188.
- Rothfuß, D. & Dörfler, T. (Hrsg.) (2013): Raumbezogene qualitative Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS.
- Roy, A. (2005): Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning. In: Journal of the American Planning Association 71 (2), 147-158.
- Roy, A. (2009a): Strangely Familiar: Planning and the Worlds of Insurgence and Informality. In: Planning Theory 8 (1), 7-11.
- Roy, A. (2009b): Why India Cannot Plan its Cities: Informality, Insurgence and the Idiom of Urbanization. In: Planning Theory 8 (1), 76-87.
- Roy, A. (2011): Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism. In: International Journal of Urban and Regional Research 35 (2), 223-238.
- Rutten, R., Westlund, H. & Boekema, F. (2010): The Spatial Dimension of Social Capital. In: European Planning Studies 18 (6), 863-871.
- Rye, T., Monios, J., Hrelja, R. & Isaksson, K. (2018): The Relationship Between Formal and Informal Institutions for Governance of Public Transport. In: Journal of Transport Geography 69, 196-206.
- Saalmann, G. (2012): Wie kreativ kann der homo habitus bei Bourdieu sein? In: Göttlich, U. & Kurt, R. (Hrsg.): Kreativität und Improvisation. Soziologische Positionen. Wiesbaden: Springer VS, 99-108.
- Saalmann, G. (2014): Praxis. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart, Weimar: Metzler, 199-203.
- Sakdapolrak, P. (2014): Livelihoods as Social Practices – Re-Energising Livelihoods Research with Bourdieu's Theory of Practice. In: Geographica Helvetica 69, 19-28.
- Salazar Ferro, P., Behrens, R. & Wilkinson, P. (2013): Hybrid Urban Transport Systems in Developing Countries: Portents and Prospects. In: Research in Transportation Economics 39 (1), 121-132.
- Salum, J. H., Kitali, A.E., Bwire, H., Sando, T. & Alluri, P. (2019): Severity of Motorcycle Crashes in Dar es Salaam, Tanzania. In: Traffic Injury Prevention 20 (2), 189-195.
- Santos, M. (1979): The Shared Space. The Two Circuits of the Urban Economy in Underdeveloped Countries. London: Methuen.
- Schäfer, F. & Daniel, A. (2015): Zur Notwendigkeit einer praxissoziologischen Methodendiskussion. In: Schäfer, F., Daniel, A. & Hillebrandt, F. (Hrsg.): Methoden einer Soziologie der Praxis. Bielefeld: Transcript, 37-55.

- Schäfer, F., Daniel, A. & Hillebrandt, F. (Hrsg.) (2015): Methoden einer Soziologie der Praxis. Bielefeld: Transcript.
- Schäfer, H. (2013): Die Instabilität der Praxis. Reproduktion und Transformation des Sozialen in der Praxistheorie. Weilerswist: Velbrück.
- Schäfer, H. (Hrsg.) (2016a): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. Bielefeld: Transcript.
- Schäfer, H. (2016b): Einleitung. Grundlagen, Rezeption und Forschungsperspektiven der Praxistheorie. In: Ders. (Hrsg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. Bielefeld: Transcript, 9-25.
- Schäfer, H. (2016c): Praxis als Wiederholung. Das Denken der Iterabilität und seine Konsequenzen für die Methodologie praxeologischer Forschung. In: Ders. (Hrsg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. Bielefeld: Transcript, 137-159.
- Schalekamp, H., Golub, A. & Behrens, R. (2016): Approaches to Paratransit Reform. In: Behrens, R., McCormick, D. & Mfinanga, D. (Eds.): Paratransit in African Cities. Operations, Regulation, and Reform. London, New York: Routledge, 100-125.
- Schatzki, T. R. (1996): Social Practices. A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social. Cambridge: Cambridge University Press.
- Schatzki, T. R. (1997): Practices and Actions. A Wittgensteinian Critique of Bourdieu and Giddens. In: Philosophy of the Social Sciences 27 (3), 283-308.
- Schatzki, T. R. (2001): Introduction. In: Schatzki, T.R., Knorr Cetina, K. & Savigny, E. von (Eds.): The Practice Turn in Contemporary Theory. London: Routledge, 1-14.
- Schatzki, T. R. (2002): The Site of the Social. A Philosophical Account of the Constitution of Social Life and Change. University Park: Pennsylvania State University Press.
- Schatzki, T. R. (2011): Where the Action Is (On Large Social Phenomena Such as Sociotechnical Regimes), Working Paper, <<http://www.sprg.ac.uk/uploads/schatzki-wp1.pdf>> (30.11.2019).
- Schatzki, T. R. (2016): Praxistheorie als flache Ontologie. In: Schäfer, H. (Hrsg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. Bielefeld: Transcript, 29-44.
- Schatzki, T. R., Knorr Cetina, K. & Savigny, E. von (Eds.) (2001): The Practice Turn in Contemporary Theory. London: Routledge.
- Schimank, U. (2007): Neoinstitutionalismus. In: Benz, A., Lütz, S., Schimank, U. & Simonis, G. (Hrsg.): Handbuch Governance. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendungsfelder. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 161-175.
- Schindler, L. (2016): Ereignisverknüpfungen. Über Fliegen und Ethnographie. In: Schäfer, H. (Hrsg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. Bielefeld: Transcript, 265-282.
- Schindler, S. (2017): Towards a Paradigm of Southern Urbanism. In: City 21 (1), 1-17.
- Schlehe, J. (2003): Formen qualitativer ethnographischer Interviews. In: Beer, B. (Hrsg.): Methoden und Techniken der Feldforschung. Berlin: Reimer, 71-94.
- Schmidt, R. (2012): Soziologie der Praktiken. Berlin: Suhrkamp.
- Schneider, F. & Enste, D. H. (2000): Shadow Economies: Size, Causes, and Consequences. In: Journal of Economic Literature 38, 77-114.
- Schroer, M. (2017): Soziologische Theorien. Von den Klassikern bis zur Gegenwart. Paderborn: Brill.
- Schulz-Schaeffer, I. (2004): Regelmäßigkeit und Regelhaftigkeit. Die Abschirmung des technischen Kerns als Leistung der Praxis. In: Hörning, K. H. & Reuter, J. (Hrsg.): Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und Praxis. Bielefeld: Transcript, 108-126.

- Schwanen, T. (2017): Geographies of Transport III: New Spatialities of Knowledge Production? In: *Progress in Human Geography* 42 (3), 463-472.
- Schwanen, T. (2018): Towards Decolonised Knowledge about Transport. In: *Palgrave Communications* 4, Article No. 79, 1-6.
- Schwedes, O. (2017): *Urban Mobility in a Global Perspective: An International Comparison of the Possibilities and Limits of Integrated Transport Policy and Planning*. Zürich: LIT-Verlag.
- Schwingel, M. (2011): *Pierre Bourdieu zur Einführung*, 7., ergänzte Auflage. Hamburg: Junius.
- Scott, A. J. & Storper, M. (2015): The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (1), S. 1-15.
- Scott, R. W. (1995): *Institutions and Organizations. Ideas, Interests, and Identities*. Thousand Oaks et al.: SAGE.
- Scott, R. W. (2014 [1995]): *Institutions and Organizations. Ideas, Interests, and Identities*. Thousand Oaks et al.: SAGE.
- Sgibnev, W. & Vozyanov, A. (2016): Assemblages of Mobility: The Marshrutkas of Central Asia. In: *Central Asian Survey* 35 (2), 276-291.
- Shaheen, S. & Cohen, A. (2018): Shared Ride Services in North America: Definitions, Impacts, and the Future of Pooling. In: *Transport Reviews* 39 (4), 427-442.
- Shove, E. & Pantzar, M. (2016): Rekrutierung und Reproduktion. Karrieren und Träger von Digitalfotografie und Floorball. In: Schäfer, H. (Hrsg.): *Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm*. Bielefeld: Transcript, 95-113.
- Shove, E. (2017): Practice Theory Methodologies Do Not Exist, <<https://practicetheorymethodologies.wordpress.com/2017/02/15/elizabeth-shove-practice-theory-methodologies-do-not-exist/>> (30.11.2019).
- Sietchiping, R., Permezel, M. J. & Ngomsi, C. (2012): Transport and Mobility in Sub-Saharan African Cities: An Overview of Practices, Lessons and Options for Improvements. In: *Cities* 29 (3), 183-189.
- Silva, A. R. & Alves da Silva, T. A. (2013): O Desemprego e o Mototaxismo no Município de Moreno-Pe. In: *Revista Cadernos de Ciências Sociais da UFRPE* Janeiro-Junho 2013, 39-61.
- Simone, A. (2001): Straddling the Divides: Remaking Associational Life in the Informal African City. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 25 (1), 102-117.
- Simonsen, K. (1996): What Kind of Space in What Kind of Social Theory? In: *Progress in Human Geography* 20 (4), 494-512.
- Sliuzas, R. (2004): *Managing Informal Settlements – A Case Study Using GEO-Information in Dar es Salaam, Tanzania*. Dissertation. Enschede: International Institute for Geo-Information Science and Earth Observation.
- Smit, W. & Pieterse, E. (2014): Decentralisation and Institutional Reconfiguration in Urban Africa. In: Parnell, S. & Pieterse, E. (Eds.): *Africa's Urban Revolution*. London: ZED Books, 148-166.
- Sohail, M., Maunder, D. A. C. & Cavill, S. (2006): Effective Regulation for Sustainable Public Transport in Developing Countries. In: *Transport Policy* 13 (3), 177-190.
- Sohail, M., Maunder, D. A. C. & Miles, D. W. J. (2004): Managing Public Transport in Developing Countries: Stakeholder Perspectives in Dar es Salaam and Faisalabad. In: *International Journal of Transport Management* 2, 149-160.
- Staab, P. & Vogel, B. (2014): Kampf (Lutte), Konflikt (Conflit). In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 131-133.

- Staddon, S. (2014): 'So what Kind of Student are You?' The Ethics of 'Giving Back' to Research Participants. In: Lunn, J. (Ed.): *Fieldwork in the Global South. Ethical Challenges and Dilemmas*. Abingdon, New York: Routledge, 249-261.
- Starkey, P. (2016a): The Benefits and Challenges of Increasing Motorcycle Use for Rural Access. Paper Presented at the International Conference on Transport and Road Research, 16-18 March 2016, Mombasa, Kenya.
- Starkey, P. (2016b): Provision of Rural Transport Services: User Needs, Practical Constraints and Policy Issues. In: *UNESCAP Transport and Communication Bulletin for Asia and the Pacific* 86, 6-22.
- Strübing, J. (2014): *Grounded Theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung eines pragmatischen Forschungsstils*, 3. Auflage. Wiesbaden: Springer VS.
- Su, D. N., Nguyen-Phuoc, D. & Johnson, L. W. (2019): Effects of Perceived Safety, Involvement and Perceived Service Quality on Loyalty Intention among Ride-Sourcing Passengers. In: *Transportation* 2019, 1-25.
- Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) (2002): *Scoping Study. Urban Mobility in Three Cities*. SSATP Working Paper No. 70.
- Sunderland, M. (2014): Hysteresis (Hystérésis) In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 127-129.
- Sultana, F. (2007): Reflexivity, Positionality and Participatory Ethics: Negotiating Fieldwork Dilemmas in International Research. In: *ACME: An International Journal for Critical Geographies* 6 (3), 374-385.
- Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA) (2011): *Study on User Needs and Management of Public Transport Services in Dar es Salaam*. Dar es Salaam: Surface and Marine Transport Regulatory Authority.
- Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA) (2017): *Improvement of Road Safety in Tanzania Mainland. Final Report*. Dar es Salaam: Surface and Marine Transport Regulatory Authority.
- Swantz, M.-L. (2016): *In Search of Living Knowledge*. Dar es Salaam: Mkuki na Nyota.
- Sweetman, P. (2003): Twenty-First Century Dis-ease? Habitual Reflexivity or the Reflexive Habitus. In: *The Sociological Review* 51 (4), 528-549.
- Tinali, G. Z. P. & Kessy, S. S. A. (2012): Public Road Transport Performance and Travellers Satisfaction in Urban Areas: The Case of Public Bus Transport in Dar es Salaam. In: *Proceedings of the Eight Operations Research Society of Eastern Africa International Conference*, 25-26 October 2012, Dar es Salaam, Tanzania, 158-169.
- Tranberg Hansen, K. & Vaa, M. (2004): Introduction. In: Dies. (Eds.): *Reconsidering Informality. Perspectives from Urban Africa*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 7-24.
- Trinkhaus, S. & Völker, S. (2014): Reproduktion (Réproduction) und Wandel. In: Fröhlich, G. & Rehbein, B. (Hrsg.): *Bourdieu Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*. Stuttgart, Weimar: Metzler, 210-215.
- Tuan, V. A. & Mateo-Babiano, I. B. (2013): Motorcycle Taxi Service in Vietnam. Its Socioeconomic Impacts and Policy Considerations. In: *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* 10, 13-28.
- Turner, S. (2009): Informal Economy. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 367-371.
- UN-Habitat (2009): *Tanzania: Dar es Salaam City Profile*. Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat (2010): *Informal Settlements and Finance in Dar es Salaam, Tanzania*. Nairobi: UN-Habitat.

- UN-Habitat (2013): Planning and Design for Sustainable Urban Mobility. Global Report on Human Settlements 2013. Abingdon, New York: Routledge.
- UN-Habitat (2014): The State of African Cities 2014. Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat & United Nations Environmental Programme (UNEP) (2004): The Sustainable Dar es Salaam Project 1992-2003. From Urban Environment Priority Issues to Up-Scaling Strategies City-Wide. The SCP Documentation Series 3. Nairobi: UN-Habitat.
- United Nations (2017): New Urban Agenda, <<http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>> (30.11.2019).
- United Nations (2019): Sustainable Development Goals, <<https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>> (30.11.2019).
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2019): World Population Prospects 2019. Volume I: Comprehensive Tables. New York: United Nations.
- United Nations Environmental Programme (UNEP) & World Health Organization (WHO) (2009): Healthy Transport in Developing Cities. Health and Environment Linkages Policy Series, <<https://www.who.int/heli/risks/urban/transportpolicybrief2010.pdf>> (30.11.2019).
- United Republic of Kenya (2015): The National Transport and Safety Authority (Operations of Motorcycles) Regulations, 2015.
- United Republic of Tanzania (1954): Societies Act, 1954.
- United Republic of Tanzania (1973): The Transport Licensing Act, 1973.
- United Republic of Tanzania (1974): The Road Traffic Act.
- United Republic of Tanzania (1982): The Local Government (Urban Authorities) Act, 1982.
- United Republic of Tanzania (2000): National Human Settlements Development Policy.
- United Republic of Tanzania (2001): The Surface and Marine Transport Regulatory Authority Act, 2001.
- United Republic of Tanzania (2004): Employment and Labour Relations Act, 2004.
- United Republic of Tanzania (2006/1972): The Motor Vehicles (Tax on Registration and Transfer) Act, 1972, Revised Edition 2006.
- United Republic of Tanzania (2007): The Transport Licensing (Road Passenger Vehicles) Regulations, 2007.
- United Republic of Tanzania (2008): The SUMATRA (Technical Safety and Quality of Service Standard) (Passenger Vehicles) Rules, 2008.
- United Republic of Tanzania (2009): National Road Safety Policy. Dar es Salaam: Ministry of Infrastructure Development.
- United Republic of Tanzania (2010): The Transport Licensing (Motor Cycles and Tricycles) Regulations, 2010.
- United Republic of Tanzania (2013a): 10-Year Transport Sector Investment Programme (TSIP), Phase 2 (FY2012/13 – FY2016/17), Final Draft Report.
- United Republic of Tanzania (2013b): 2012 Population and Housing Census. Population Distribution by Administrative Areas. Dar es Salaam, Zanzibar: National Bureau of Statistics, Ministry of Finance, Office of Chief Government Statistician President's Office, Finance, Economy and Development Planning.
- United Republic of Tanzania (2016a): National Transport Policy, 2016 (Draft Version).
- United Republic of Tanzania (2016b): National Transport Policy Implementation Strategies 2016-2026 (Draft Version).

- United Republic of Tanzania (2016c): Crime and Traffic Incidents Statistics Report, January – December 2015. Dar es Salaam: Tanzania Police Force, Ministry of Home Affairs, National Bureau of Statistics, Ministry of Finance and Planning.
- United Republic of Tanzania (2017): The Executive Agencies (Tanzania Rural and Urban Roads Agency) Establishment Order, 2017.
- United Republic of Tanzania (2019): Tanzania in Figures 2018. Dodoma: National Bureau of Statistics.
- United Republic of Tanzania & Dar Rapid Transit Agency (2014): Implementation of Phase I of the Dar Rapid Transit System: Report on Consultations with Existing Daladala Operators and the Mitigation Measures. Dar es Salaam: Dar Rapid Transit Agency.
- Vaiou, D. (2009): Informalization. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): International Encyclopedia of Human Geography. Amsterdam: Elsevier, 454-458.
- Vanderschuren, M. & Baufeldt, J. (2018): Ride-Sharing: A Potential Means to Increase the Quality and Availability of Motorised Trips While Discouraging Private Motor Ownership in Developing Cities? In: Research in Transportation Economics 69, 607-614.
- Vargas, A. M. (2016): Outside the Law. An Ethnographic Study of Street Vendors in Bogotá. Lund Studies in Sociology of Law 45. Lund: Lund University
- Vasconcellos, E. A. (2013): Road Safety Impacts of the Motorcycle in Brazil. In: International Journal of Injury Control and Safety Promotion 20 (2), 144-151.
- Vermeiren, K., Verachtert, E., Kasaija, P., Loopmans, M., Poesen, J. & Van Rompaey, A. (2015): Who Could Benefit from a Bus Rapid Transit System in Cities from Developing Countries? A Case Study from Kampala, Uganda. In: Journal of Transport Geography 47 (1), 13-22.
- Voukas, Y. & Palmer, D. (2012): Sustainable Transportation in East Africa. The Bus Rapid Transit Evolution in Addis Ababa, Ethiopia. Paper Presented at the Conference CODATU XV, 22-25 October 2012, Addis Ababa, Ethiopia.
- Wage Indicator Foundation (2019): Minimum Wage – Mainland – Transport Services, <<https://wageindicator.org/salary/minimum-wage/tanzania/6205-mainland-transport-services>> (30.11.2019).
- Wagenseil, C. (2014): Praktiken der Angemessenheit. Telekommunikatives Handeln junger Erwachsener in urbanen Settings. Dissertation. Erlangen-Nürnberg: Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.
- Walsh, K. (2009): Participant Observation. In: Kitchin, R. & Thrift, N. (Eds.): International Encyclopedia of Human Geography. Amsterdam: Elsevier, 77-81.
- Watson, V. (2009): Seeing from the South: Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban Issues. In: Urban Studies 46 (11), 2259-2275.
- Weinstock, A. & Mutta, D. (2009): Bajajis Come to Tanzania. In: Sustainable Transport, Winter 2009, No. 21, 10-11.
- Werlen, B. (1997): Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band 2: Globalisierung, Region und Regionalisierung. Erdkundliches Wissen, Heft 119. Stuttgart: Franz Steiner.
- Williamson, O. (1985): The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets and Relational Contracts. New York: Free Press.
- Wirth, E. (1975): Zur Konzeption der islamischen Stadt. Privatheit im islamischen Orient versus Öffentlichkeit in Antike und Okzident. In: Die Welt des Islams 31 (1), 50-92.
- Witzel, A. & Reiter, H. (2012): The Problem-Centred Interview. London: SAGE.
- Wolff, S. (2008a): Dokumenten- und Aktenanalyse. In: Flick, U., Kardorff, E. von & Steinke, I. (Hrsg.): Qualitative Forschung: Ein Handbuch, 6., durchgesehene und aktualisierte Auflage. Reinbek: Rowohlt, 502-514

- Wolff, S. (2008b): Wege ins Feld und ihre Varianten. In: Flick, U., Kardorff, E. von & Steinke, I. (Hrsg.): Qualitative Forschung: Ein Handbuch. Reinbek: Rowohlt, 334-349.
- Wood, A. (2014): Moving Policy: Global and Local Characters Circulating Bus Rapid Transit through South African Cities. In: Urban Geography 35 (8), 1238-1254.
- World Bank (2011): Dar es Salaam, Tanzania, <<https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/Toolkits/Fares%20Toolkit%20content/case-studies/dar-es-salaam,-tanzania.html>> (30.11.2019).
- World Bank (2019): International Comparison Program Database, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.PP.CD?year_high_desc=true> (30.11.2019).
- World Bank (ohne Datum): Time Line, <http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPPSISOU/Resources/1424002-1185304794278/4026035-1185375653056/4028835-1185375678936/6_Time_line.pdf> (30.11.2019).
- World Health Organization (WHO) (2018): Global Status Report on Road Safety. Geneva: World Health Organization.
- Worrall, L., Colenbrander, S., Palmer, I., Makene, F., Mushi, D., Kida, T., Martine, M. & Godfrey, N. (2017): Better Urban Growth in Tanzania. A Preliminary Exploration of the Opportunities and Challenges. London, Washington: Coalition for Urban Transition.
- Yiftachel, O. (2009): Theoretical Notes on ‚Gray Cities‘: The Coming of Urban Apartheid? In: Planning Theory 8 (1), 88-100.
- Zimmerman, K., Jinadasa, D., Maegga, B. & Guerrero, A. (2015): Road Traffic Injury on Rural Roads in Tanzania: Measuring the Effectiveness of a Road Safety Program. In: Traffic Injury Prevention 16 (5), 456-460.

Verzeichnis der Medienberichte

- BBC News, 29.10.2015: Tanzania Poll: John Magufuli of CCM Defeats Edward Lowassa, <<https://www.bbc.com/news/world-africa-34669468>> (30.11.2019).
- Bloomberg, 25.10.2018: India's Rickshaw Revolution Leaves China in the Dust, <<https://www.bloomberg.com/news/features/2018-10-25/india-s-rickshaws-outnumber-china-s-electric-vehicles>> (30.11.2019).
- Capital News, 23.1.2018: Boda Boda Riders Cry Foul after Being Banned from Nairobi CBD, <<https://www.capitalfm.co.ke/news/2018/01/boda-boda-riders-cry-foul-banned-nairobi-cbd/>> (30.11.2019).
- Daily Nation, 9.12.2015: Magufuli sends transport PS, port bosses packing in corruption purge, <<https://mobile.nation.co.ke/news/africa/Magufuli-sends-transport-PS-port-bosses-packing/3126394-2988876-format-xhtml-r7jx4q/index.html>> (30.11.2019).
- Deutsche Welle, 24.8.2019: Electric Taxis – A Welcome Drop in Nairobi's Pool of Emissions, <<https://www.dw.com/en/electric-taxis-a-welcome-drop-in-nairobis-pool-of-emissions/a-50108136>> (30.11.2019).
- FIA Foundation, 29.4.2015: Notes from the Field: A Week in Dar es Salaam, <<https://www.fiafoundation.org/blog/2015/april/notes-from-the-field-a-week-in-dar-es-salaam>> (30.11.2019).
- Habari Leo, 11.7.2015: Riding into Dar's Concrete and Metal Jungle, <<https://habarileo.co.tz/habari/riding-into-dar-s-concrete-and-metal-jungle.aspx>> (30.11.2019).
- IPP Media, 13.2.2016: Police Suspend Ban on 'Bodaboda' in Dar City Centre, <<https://www.ipp-media.com/en/news/police-suspend-ban-%E2%80%98bodaboda%E2%80%99-dar-city-centre>> (30.11.2019).
- IPP Media, 17.5.2016: Dar es Salaam's Rapid Bus Service off to a Slow Start, <<https://www.ipp-media.com/en/news/dar-es-salaams-rapid-bus-service-slow-start>> (30.11.2019).
- Reuters, 29.7.2015: Ex-Tanzanian PM joins opposition to challenge ruling party in polls, <<https://af.reuters.com/article/topNews/idAFKCN0Q30NG20150729>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 14.3.2011: Idea to Turn Boda-Boda Operators into Millionaires on the Horizon, <<https://allafrica.com/stories/201103150715.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 22.4.2013: Sumatra to Regulate Bodaboda Operations, <<https://allafrica.com/stories/201304221454.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 7.4.2014: Go Softly on Bodaboda, Dar MP Pleads, <<https://www.dailynews.co.tz/news/go-softly-on-bodaboda-dar-mp-pleads.aspx>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 12.4.2014: Dar Collects Sh200 Million Fine from Defaulting Bodaboda, Bajaj, <<http://allafrica.com/stories/201608230558.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 25.9.2014: 'Fake Disabled Bajaj Drivers Flood City Centre', <<https://allafrica.com/stories/201409250398.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 23.8.2016: New Police Initiative to Curb Road Accidents, <<https://allafrica.com/stories/201608230558.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 19.9.2016: Dar Launches New 'Bodaboda' Plan, <<http://www.dailynews.co.tz/index.php/home-news/53715-dar-launches-new-bodaboda-plan>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 20.9.2016: Plans Afoot to Replicate Dar's Bodaboda Special Programme to Up-country Regions, <<http://www.dailynews.co.tz/index.php/home-news/53753-plans-afoot-to-replicate-dar-s-bodaboda-special-programme-to-upcountry-regions>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 25.2.2017: Police Order 'Bodaboda' Riders to Close Early, <<https://www.dailynews.co.tz/news/police-order-bodaboda-riders-to-close-early.aspx>> (30.11.2019).

- Tanzania Daily News, 13.6.2017: Dart – One Year of Service and the Future, <<https://allafrica.com/stories/201706130689.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 8.8.2017: Corruption Claims Hover over Babati Law Enforcers, <<https://www.dailynews.co.tz/news/corruption-claims-hover-over-babati-law-enforcers.aspx>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 29.12.2017: Road Accidents Fall 44pc in 2017, New Report Says, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Road-accidents-fall-44pc-in-2017--new-report-says/1840340-4244934-53s1mn/index.html>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 7.8.2019: Uninsured Bodaboda Riders Heap Financial Burden on Govt, Families, <<https://dailynews.co.tz/news/2019-08-075d4aa9b0d2ffd.aspx>> (30.11.2019).
- Tanzania Daily News, 16.11.2019: Depoliticisation of Traffic Sector Needed to Curb Bodaboda Madness, <<https://www.dailynews.co.tz/news/2019-11-155dcae2c79dd0.aspx>> (30.11.2019).
- Tanzanian Affairs, 1.1.2016: 2015 Election & Results, <<https://www.tzaffairs.org/2016/01/2015-elections-results/>> (30.11.2019).
- The Citizen, 17.8.2013: Inside Bodaboda Crime Syndicates, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Inside-bodaboda-crime-syndicates/1840340-1958102-2t83jt/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 14.11.2014: Study: Why ‘Bodabodas’ Rule, <<https://www.thecitizen.co.tz/News/Study--Why--bodabodas--rule/-/1840392/2521914/-/9u02c/-/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 10.5.2016: BRT Finally Take off Today, <<https://www.thecitizen.co.tz/News/BRT-finally-take-off-today/1840340-3197264-158yn78z/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 31.5.2016: Dar Police Collect Sh500m in Eight Days, Warn Bad Drivers. <<https://www.thecitizen.co.tz/News/Dar-police-collect-Sh500m-in-eight-days--warn-bad-drivers/1840340-3226292-view-printVersion-jdaftl/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 16.6.2016: Uber Taxi Services Take off in Dar es Salaam, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Uber-Taxi-services-take-off-in-Dar-es-Salaam/1840340-3251790-luvy9z/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 2.8.2016: Mrema’s Advice on Bodaboda, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Mrema-s-advice-on-bodaboda/1840340-3326652-99rvhy/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 8.12.2016: New Bodaboda Service Hits Dar, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/1840340-2988522-12hgs8pz/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 18.1.2017: Bodaboda Service Goes Hi-Tech, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Bodaboda-service-goes-hi-tech/1840340-3521498-vkhnty/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 15.6.2017: Abolition of road licence fee to frustrate TRA targets, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Abolition-of-road-licence-fee-to-frustrate-TRA-targets--source/1840340-3971600-k05k7uz/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 11.9.2017: Uber Creating Jitters as it Overtakes Taxi Business in Tanzania, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/business/works/Uber-creating-jitters-as-it-overtakes-taxi-business-in-Tanzania/3956094-4091406-vgjy5wz/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 25.9.2018: Magufuli to Inaugurate Tazara Flyover on Thursday, <<https://www.thecitizen.co.tz/news/Magufuli-to-inaugurate-Tazara-Flyover-on-Thursday/1840340-4776922-byiwnfz/index.html>> (30.11.2019).
- The Citizen, 7.3.2019: Rapid Bus Commuters Want More Operators, <<https://www.thecitizen.co.tz/News/Rapid-bus-commuters-want-more-operators/-/1840340-5013720-h6t3l9/index.html>> (30.11.2019).
- The Conversation, 22.1.2019: Tanzania: Dar es Salaam’s New Rapid Bus System Won International Acclaim – but it Excludes the Poor, <<https://theconversation.com/dar-es-salaams-new-rapid-bus-system-won-international-acclaim-but-it-excludes-the-poor-109987>> (30.11.2019).

- The East African, 11.7.2015: CCM fallout looms as Lowassa left out of presidential race, <<https://www.theeastafrican.co.ke/news/ea/CCM-fallout-looms-as-Lowassa-left-out-of-presidential-race/4552908-2783678-uhoh2cz/index.html>> (30.11.2019).
- The East African, 18.6.2019: Tanzania Police Told not to Assault Motorcycle Taxi Riders, <<https://www.theeastafrican.co.ke/news/ea/Tanzania-motorcycle-taxi-riders/4552908-5161496-5ewdc/index.html>> (30.11.2019).
- The Economist, 4.4.2019: China's Plans for the Electrified, Autonomous and Shared Future of the Car, <<https://www.economist.com/briefing/2019/04/04/chinas-plans-for-the-electrified-autonomous-and-shared-future-of-the-car>> (30.11.2019).
- The Guardian, 30.6.2015: Revved and Ready to Go: Tanzania is Set to Tackle Unstoppable Boda Boda Taxis, <<https://www.theguardian.com/global-development/2015/jun/30/tanzania-boda-boda-motorcycle-taxis-accidents-lax-regulation>> (30.11.2019).
- The Guardian, 8.1.2019: How an Emerging African Megacity Cut Commutes by Two Hours a Day, <<https://www.theguardian.com/cities/2019/jan/08/how-an-emerging-african-megacity-cut-commutes-by-two-hours-a-day-dar-es-salaam>> (30.11.2019).
- The Star, 1.2.2018: Sonko's New Boda Boda Association Group Splits Riders Banned from Working in CBD. <<https://www.the-star.co.ke/counties/nairobi/2018-01-31-sonkos-new-boda-boda-association-group-splits-riders-banned-from-working-in-cbd/>> (30.11.2019).
- The Star, 8.6.2019: Bodaboda CBD Ban Still on, Sonko Tells Operators, <<https://www.the-star.co.ke/news/2019-06-08-bodaboda-cbd-ban-still-on-sonko-tells-operators/>> (30.11.2019).
- Urban Africa, 29.4.2014: Government Moves to Make Bodabodas Safer in Dar, <<https://www.urbanaf-rica.net/news/government-moves-make-bodabodas-safer-dar/>> (30.11.2019).
- Urban Africa, 25.5.2015: Feeder Roads to Deal with Dar's Traffic Dilemma, <<https://www.urbanaf-rica.net/news/feeder-roads-to-deal-with-dars-traffic-dilemma/>> (30.11.2019).
- Voice of America, 23.8.2019: Rwanda Encourages Youth to Use Electric Motorcycles, <<https://www.voanews.com/africa/rwanda-encourages-youth-use-electric-motorcycles>> (30.11.2019).

Anhang

Tabelle A1: Übersicht der empirischen Quellen

Problemzentrierte Interviews (Experteninterviews)			
Organisation, Status		Code	Datum
Kinondoni Municipal Council (KMC), Trade Officer		PZI/KMC/1/16	21.06.2016
Kinondoni Municipal Council (KMC), Engineer		PZI/KMC/2/16	30.06.2016
Ministry of Works, Transport and Communications (MWTC), Policy Adviser		PZI/MWTC/16	15.08.2016
Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA), Director of Road Licensing		PZI/SUMATRA/1/16	21.07.2016
Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA), Director General		PZI/SUMATRA/2/16	17.08.2016
Tanzania Revenue Authority (TRA), Officer		PZI/TRA/16	14.07.2016
Tanzania Traffic Police, Chief Commander		PZI/TrafficPolice/16	10.08.2016
University of Dar es Salaam (UDSM), Transport Researcher		PZI/UDSM/16	11.08.2016
Problemzentrierte Interviews (Fahrer und Fahrzeugeigentümer)			
Name*	Organisation/Ort, Status	Code	Datum
Abduli	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Sekretär, Bajaj-Fahrer	PZI/Abduli/16	30.06.2016
Ally	Primäre Fahrervereinigung Kimara II, Bodaboda-Fahrer	PZI/Ally/16	09.07.2016
Alphonse	KIDITIMA, Generalsekretär	PZI/KIDITIMA/16	04.08.2016 08.08.2016
Bakari	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Bajaj-Fahrer	PZI/Bakari/16	10.06.2016
Daudi	Primäre Fahrervereinigung Kimara I, Bajaj-Fahrer	PZI/Daudi/16	18.06.2016
Emmanuel	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Bajaj-Fahrer	PZI/Emmanuel/16	28.06.2016
Erick	Fahrzeugeigentümer und Bajaj-Fahrer	PZI/Erick/16	01.07.2016
Godfrey	Stadtzentrum, individuell arbeitender Bajaj-Fahrer	PZI/Godfrey/16	08.06.2016
Haji	Loser Fahrerverbund Kinondoni, Bajaj-Fahrer	PZI/Haji/16	23.06.2016
Hamisi	Primäre Fahrervereinigung Kimara I, Vorsitzender, Bajaj-Fahrer	PZI/Hamisi/16	22.06.2016
Ibrahimu	UWAPITE, Vorsitzender	PZI/UWAPITE/16	15.08.2016
Jackson	Fahrzeugeigentümer und Bodaboda-Fahrer	PZI/Jackson/16	09.07.2016
Janet	Primäre Fahrervereinigung körperlich beeinträchtigter Fahrer im Stadtzentrum, Bajaj-Fahrerin	PZI/Janet/16	20.07.2016
John	Primäre Fahrervereinigung Kimara II, Bodaboda-Fahrer	PZI/John/16	07.07.2016

Jonas	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Bajaj-Fahrer	PZI/Jonas/16	15.06.2016
Joseph	Primäre Fahrervereinigung Oyster Bay, Sekretär, Bodaboda-Fahrer	PZI/Joseph/16	12.08.2016
Juma	Primäre Fahrervereinigung Kimara II, Vorsitzender, Bajaj-Fahrer und Fahrzeugeigentümer	PZI/Juma/16	19.08.2016
Kazembe	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Vorsitzender, Bajaj-Fahrer	PZI/Kazembe/16	25.06.2016
Kisanga	Primäre Fahrervereinigung Kimara Bonyokwa, Bodaboda-Fahrer	PZI/Kisanga/16	16.06.2016
Michael	Stadtzentrum, individuell arbeitender Bajaj-Fahrer	PZI/Michael/16	11.07.2016
Moses	Kimara Suka, individuell arbeitender Bodaboda-Fahrer	PZI/Moses/16	18.06.2016
Msafiri	Primäre Fahrervereinigung Kimara I, Sekretär, Bajaj-Fahrer	PZI/Msafiri/16	18.06.2016
Mussa	Motorrad-Taxi-Komitee des Regional Commissioners, Bodaboda-Fahrer	PZI/Komitee/16	20.07.2016
Nelson	Looser Fahrerverbund Kimara Baruti, Bodaboda-Fahrer	PZI/Nelson/16	16.06.2016 21.06.2016
Omary	Primäre Fahrervereinigung Kimara II, Bodaboda-Fahrer	PZI/Omary/16	07.07.2016
Rajabu	Fahrzeugeigentümer, -manager und Bodaboda-Fahrer	PZI/Rajabu/16	09.07.2016
Rashid	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Bajaj-Fahrer	PZI/Rashid/16	28.06.2016
Selemani	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Sekretär, Bajaj-Fahrer	PZI/Selemani/16	09.06.2016
Shabani	Primäre Fahrervereinigung Oyster Bay, Vorsitzender, Bodaboda-Fahrer	PZI/Shabani/16	12.08.2016
Simon	MAPIMAMATA, Vorsitzender	PZI/MAPIMAMATA/16	04.07.2016
Vincent	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Vorsitzender, Bajaj-Fahrer	PZI/Vincent/16	09.06.2016
William	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Bajaj-Fahrer	PZI/William/16	30.06.2016
Yohana & Sharifa	Primäre Fahrervereinigung körperlich beeinträchtigter Fahrer im Stadtzentrum, Bajaj-Fahrerinnen	PZI/Yohana & Sharifa/16	04.08.2016
Gruppendiskussionen			
Organisation		Code	Datum
DART Agency, CEO und Mitarbeiter		GD/DART/16	02.08.2016
primäre Fahrervereinigung Kimara I		GD/Kimara/I/16	11.08.2016
primäre Fahrervereinigung Mikocheni		GD/Mikocheni/16	04.08.2016
primäre Fahrervereinigung Makongo		GD/Makongo/16	30.07.2016
Vorsitzende verschiedener Bezirksvereinigungen		GD/BezV/18	14.03.2018

Informelle Gespräche			
Name*	Organisation	Code	Datum
	Japan International Cooperation Agency (JICA), Planner	INF/JICA/16	12.08.2016
	Ministry of Works, Transport and Communications, Policy Adviser	INF/MWTC/16	05.08.2016
	Surface and Marine Transport Regulatory Authority, Director of Road Licensing	INF/SUMATRA/18	13.11.2018
	Tanzania Traffic Police Kimara, Polizeibeamter	INF/TrafficPolice/15/1	05.12.2015
	Tanzania Traffic Police Stadtzentrum, Polizeibeamtin	INF/TrafficPolice/15/2	01.12.2015
	University of Dar es Salaam, Transport Researcher	INF/UDSM/15	04.12.2015
Abdalla	Primäre Fahrervereinigung Kigamboni, Bodaboda-Fahrer	INF/Abdalla/15	16.12.2015
Alphonse	KIDITIMA, Generalsekretär	INF/KIDITIMA/16 INF/KIDITIMA/18/1 INF/KIDITIMA/18/2 INF/KIDITIMA/18/3	14.07.2016 26.02.2018 12.03.2018 17.11.2018
David	Motorrad-Taxi-Komitee des Regional Commissioners, Bodaboda-Fahrer	INF/Komitee/16	20.07.2016
Edwin	Primäre Fahrervereinigung Mbezi, Vorsitzender, Bajaj-Fahrer	INF/Edwin/18	01.03.2018
Fred	Primäre Fahrervereinigung, Kigamboni, Vorsitzender, Bodaboda-Fahrer	INF/Fred/15	16.12.2015
George	Primäre Fahrervereinigung Sinza, Bajaj-Fahrer	INF/George/15	08.12.2015
Godfrey	Stadtzentrum, individuell arbeitender Bajaj-Fahrer	INF/Godfrey/15	12.12.2015
Hamza	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Bajaj-Fahrer	INF/Hamza/15	12.12.2015
Hassani	Kimara Suka, individuell arbeitender Bodaboda-Fahrer	INF/Hassani/15	17.12.2015
Ibrahimu	UWAPITE, Vorsitzender	INF/UWAPITE/18	16.03.2018
Iddi	Primäre Fahrervereinigung Kigamboni, Vorsitzender, Bodaboda-Fahrer	INF/Iddi/15 INF/Iddi/16	14.12.2015 03.08.2016
Ismail	Primäre Fahrervereinigung Kigamboni, Bodaboda-Fahrer	INF/Ismail/15	16.12.2015
Jacobo	Kimara, Kenner der Motorrad-Taxi-Branche	INF/Jacobo/15	29.11.2015
Jaffar	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Bajaj-Fahrer	INF/Jaffar/15	08.12.2015
Janet	Primäre Fahrervereinigung körperlich beeinträchtigter Fahrer Stadtzentrum, Bajaj-Fahrerin	INF/Janet/18	02.03.2018

Jonas	Uber-Fahrer, vormals Bajaj-Fahrer	INF/Jonas/18	26.02.2018
Juma	Primäre Fahrervereinigung Kimara II, Bajaj-Fahrer und Fahrzeugeigentümer	INF/Juma/15/1 INF/Juma/15/2 INF/Juma/18	15.12.2015 17.12.2015 25.02.2018
Makata	Fahrzeugeigentümer	INF/Makata/15	01.12.2015
Moses	Kimara Suka, individuell arbeitender Bodaboda-Fahrer	INF/Moses/15	17.12.2015
Msafiri	Primäre Fahrervereinigung Kimara I, Sekretär, Bajaj-Fahrer	INF/Msafiri/15	17.12.2015
Nelson	Looser Fahrerverbund Kimara, Bodaboda-Fahrer	INF/Nelson/15	02.12.2015
Patrick	Road Safety Ambassadors (NGO), Mitglied	INF/RSA/15	10.12.2015
Paul	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Bajaj-Fahrer	INF/Paul/18	08.11.2018
Saidi	Primäre Fahrervereinigung Kigamboni, Bodaboda-Fahrer	INF/Saidi/15	16.12.2015
Salumu	Primäre Fahrervereinigung Kigamboni, Bodaboda-Fahrer	INF/Salumu/15	15.12.2015
Selemani	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Sekretär, Bajaj-Fahrer	INF/Selemani/15/1 INF/Selemani/15/2	08.12.2015 15.12.2015
Selestine	Primäre Fahrervereinigung Mikocheni, Bajaj-Fahrer	INF/Selestine/16	03.06.2016
Silvester	Primäre Fahrervereinigung Kigamboni, Bodaboda-Fahrer	INF/Silvester/15	16.12.2015
Simon	MAPIMAMATA, Vorsitzender	INF/MAPIMAMATA/18/1 INF/MAPIMAMATA/18/2 INF/MAPIMAMATA/18/3	01.03.2018 10.03.2018 15.11.2018
Vincent	Primäre Fahrervereinigung Makongo, Vorsitzender, Bajaj-Fahrer	INF/Vincent/15 INF/Vincent/18	08.12.2015 26.02.2018
Workshop			
Organisation, Position		Code	Datum
CHABBOWIKI, Vorsitzender		WS/CHABBOWIKI/18	06.03.2018
CMPD, Sekretär		WS/CMPD/18	07.03.2018
KIDITIMA, Generalsekretär		WS/KIDITIMA/18	08.03.2018
MAPIMAMATA, Vorsitzender		WS/MAPIMAMATA/18	
UWAPITE, Sekretär		WS/UWAPITE/18	
National Institute of Transport, Researcher		WS/NIT/18	
SUMATRA, Head of Department for Road Licensing		WS/SUMATRA/18	
Ubungo Municipal Council, Trade Officer		WS/UMC/18	
Dokumente			
Quelle	Titel/Inhalt	Code	Datum
CMPD	Gründungsurkunde	DOK/CMPD/16	2016
KIDITIMA	Satzung	DOK/KIDITIMA/16/1	2016
KIDITIMA	Organigramm	DOK/KIDITIMA/16/2	2016
Kinondoni Municipal Council	Liste registrierter Motorrad-Taxis	DOK/KMC/16	2016
MAPIMAMATA	Gründungsurkunde	DOK/MAPIMAMATA/16/1	2016
MAPIMAMATA	Arbeitsplan 2016-2020	DOK/MAPIMAMATA/16/2	2016
MAPIMAMATA	Satzung	DOK/MAPIMAMATA/16/3	2016

MAPIMAMATA	Bericht über ein von MAPIMAMATA organisiertes Fußballturnier	DOK/MAPIMAMATA/17	2017
MAPIMAMATA	Medienbeitrag des MAPIMAMATA-Vorsitzenden	DOK/MAPIMAMATA/18	2018
MAPIMAMATA	Bericht über Aktivitäten zwischen 2016-2018	DOK/MAPIMAMATA/19	2019
Motorrad-Taxi-Komitee	Daten aus der Registrierung von Motorrad-Taxis	DOK/Komitee/16/1	2016
Motorrad-Taxi-Komitee	Registrierungsbogen	DOK/Komitee/16/2	2016
Primäre Fahrervereinigung, Kimara I	Satzung	DOK/Kimara/I/16	2016
Primäre Fahrervereinigung, Kimara II	Satzung	DOK/Kimara/II/16	2016
Primäre Fahrervereinigung, Makongo	Satzung	DOK/Makongo/16	2016
Primäre Fahrervereinigung, Mikocheni	Zeitlinie	DOK/Mikocheni/16	2016
SUMATRA	Informationen auf der Road Service Licence	DOK/SUMATRA/16	2016
UWAPITE	Planungen für Verkehrsseminar	DOK/UWAPITE/15/1	2015
UWAPITE	Sitzungsprotokoll	DOK/UWAPITE/15/2	2015
UWAPITE	Satzung	DOK/UWAPITE/16/1	2016
UWAPITE	Eröffnungsrede eines Treffens mit Behördenvertretern	DOK/UWAPITE/16/2	2016
Feldnotizen			
Kurzbeschreibung		Code	Datum
Zusammenfassung der empirischen Einblicke der Vorstudie		FELD/15/1	08.01.2016
Beobachtungen auf Fahrten zwischen Dar es Salaam und Moshi		FELD/16/1	25.07.2016
Beobachtungen eines Bajaj-Taxistands in Mikocheni		FELD/16/2	19.06.2016
Beobachtungen eines Bajaj-Taxistands in Mikocheni		FELD/16/3	20.06.2016
Bajaj-Fahrt zwischen Morocco und Campus der University of Dar es Salaam		FELD/16/4	03.06.2016
Bajaj-Fahrt zwischen Morocco und Mwenge		FELD/16/5	07.06.2016
Bajaj-Fahrt zwischen Morocco und Mwenge		FELD/16/6	13.06.2016
Bajaj-Fahrt zwischen Morocco und Mwenge		FELD/16/7	24.06.2016
Beobachtungen von Bajaj-Taxiständen in Morocco		FELD/16/8	02.07.2016
Betrachtung von Fahrzeugen eines Bajaj-Taxistands in Mikocheni		FELD/16/9	06.07.2016
Teilnahme an einer Versammlung der Mitglieder von MAPIMAMATA		FELD/16/10	07.08.2016

* Um die Anonymität der Gesprächspartner zu bewahren, wurden alle Klarnamen durch Pseudonyme ersetzt

Quelle: Eigener Entwurf

Tabelle A2: Beschreibung der räumlichen Lage von Taxiständen untersuchter Fahrervereinigungen

Fahrervereinigung & Unterbezirk (Modus)	Beschreibung der räumlichen Lage des Taxistands
Primäre Fahrervereinigung Kimara I (Bajaj)	Gruppe von ca. 10 Fahrern, deren Taxistand an der Zufahrt zu einem großen Wohngebiet gelegen ist und direkt an die Morogoro Road angrenzt. In unmittelbarer Nähe befindet sich eine Bushaltestelle sowie die Taxistände anderer Motorrad-Taxi-Gruppen.
Primäre Fahrervereinigung Kimara II (Bodaboda & Bajaj)	Gruppe von ca. 100 Fahrern, die ihren Taxistand an der Morogoro Road und an der Zufahrt zu einem großen Wohngebiet betreibt. In der unmittelbaren Nähe befinden sich ein lokaler Markt und Einzelhandelsgeschäfte. Auf der stark befahrenen Hauptstraße verläuft die BRT-Feeder-Strecke Mbezi-Kimara. Das BRT-Terminal Kimara befindet sich in der Nähe.
Primäre Fahrervereinigung Makongo (Bajaj)	Gruppe von ca. 25 Fahrern, deren Taxistand in der Nähe der Universität und eines großen Shopping-Centers lokalisiert ist. Der Taxistand befindet sich an der Zufahrtstraße zur Universität. Entlang der Straße befinden sich zahlreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. Auf der Rückseite des Taxistands schließt sich ein Wohngebiet an. In rund 500 m Entfernung befindet sich zudem eine große Hauptstraße, die den Norden der Stadt mit dem Südtail der Stadt verbindet. Hier verlaufen diverse öffentliche Buslinien und es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen.
Primäre Fahrervereinigung Mikocheni (Bajaj)	Gruppe von ca. 45 Fahrern, die sich auf zwei Taxistände an zwei Zufahrten zu einem Shopping-Center aufteilen. Auf der Vorderseite des Komplexes verläuft eine stark frequentierte Hauptstraße, die auch von öffentlichen Bussen bedient wird. Zudem gibt es einen Auto-Taxistand in unmittelbarer Nähe. Entlang der Hauptstraße befinden sich zahlreiche weitere Geschäfte, Büros, gastronomische Einrichtungen und ein kleines Krankenhaus. Zudem ist das BRT-Terminal Morocco nicht weit entfernt. An die Rückseite des Komplexes schließt sich ein größeres Wohngebiet an.
Primäre Fahrervereinigung Oyster Bay (Bodaboda)	Gruppe von ca. 15 Fahrern, die entlang einer Hauptstraße vor einer unter der Woche sowie am Wochenende stark frequentierten gastronomischen Einrichtung parken. Entlang der Hauptstraße, welche das Stadtzentrum mit der nördlichen Halbinsel Masaki verbindet, befinden sich zudem einige Geschäfte und Büros. Die Straße selbst wird nicht von den öffentlichen Bussen bedient und die Motorrad-Taxis sind (neben den Autotaxis) die einzigen öffentlichen Verkehrsmittel.

Quelle: Eigener Entwurf

Tabelle A3: Übersicht der Kategorien und Codes

Kategorie A – Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung		
Die Kategorie umfasst über die verschiedenen historischen, planerischen, rechtlichen, ökonomischen, sozialen und weiteren Faktoren des <i>lokalen Kontextes</i> hinaus weitere Modus-spezifische Ursachen, Hintergründe und Angebotscharakteristiken. Anhand dieser kann das Entstehen, die Weiterentwicklung und die Nutzung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam bzw. in Tansania beschrieben und erklärt werden.		
Code	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
A.1	Historische Entwicklung und Akteure der Motorrad-Taxi-Dienstleistung	Aspekte der historischen Entwicklung der Dienstleistung und Hinweise auf zentrale Akteure, die in diesem Zusammenhang relevant sind
A.2	Unterschiede zwischen Bodaboda und Bajaj	Funktionale und materielle Unterschiede zwischen beiden Fahrzeugtypen sowie Unterschiede in ihrer Nutzung und Bewertung
A.3	Funktionen & positive Effekte	Hinweise auf Nutzungsfunktionen der Dienstleistung und positive Effekte mit Blick auf urbane Mobilität
A.4	Negative Effekte	Hinweise auf negative Auswirkungen der Dienstleistungen oder negative Effekte, die in Zusammenhang mit ihr bestehen/assoziiert werden
A.5	Wahrnehmung	Positive und negative Wahrnehmung und Bewertung der Dienstleistung
A.6	Entwicklung & Transformation städtischer Mobilität in Dar es Salaam	Hinweise auf die Entwicklung verschiedener Mobilitätsformen und -angebote in Dar es Salaam sowie ihre Relationen zur Motorrad-Taxi-Dienstleistung
A.7	Motorrad-Taxis in anderen sozial-räumlichen Kontexten in Tansania	Hinweise auf die Entwicklung der Motorrad-Taxis außerhalb Dar es Salaams
Kategorie B – Fahrer werden		
Die Kategorie umfasst biographische Hintergründe und mögliche Wege des Berufseinstiegs der Motorrad-Taxi-Fahrer sowie Zugangsmöglichkeiten zu einem Fahrzeug und Hinweise auf verschiedene soziale Relationen, die daraus hervorgehen.		
Code	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
B.1	Berufliche Laufbahn & soziale Position	Hinweise auf Biographien und sozioökonomische Hintergründe der Fahrer, die in Zusammenhang mit dem Berufseinstieg stehen
B.2	Wahrnehmung, Wünsche & Ziele	Wahrnehmungen und Bewertungen der Fahrtätigkeit sowie Ziele, die mit der Tätigkeit verbunden sind oder waren
B.3	Eigenfinanzierung eines Fahrzeugs	Strategien der Fahrer, mit denen ein eigenes Fahrzeug finanziert werden kann
B.4	Relationen zu Fahrzeugeigentümern	Geschäftsmodelle des Fahrzeugzugangs und ökonomische Relationen zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern bzw. Investoren
B.5	Netzwerke der Fahrzeugeigentümer	Relationen zwischen Fahrzeugeigentümern bzw. Investoren und Geschäftsstrategien

B.6	Fahrzeugmanager	Hinweise auf Existenz von Fahrzeugmanagern als Bindeglied zwischen Fahrern und Fahrzeugeigentümern bzw. Investoren
B.7	Netzwerke der Fahrer	Hinweise auf soziale Relationen der Berufseinsteiger sowie der etablierten Motorrad-Taxi-Fahrer und Ausgestaltung dieser Beziehungen
B.8	Fahrerfahrung & Fahren lernen	Hinweise auf praktische Fähigkeiten, die für das Arbeiten als Motorrad-Taxi-Fahrer relevant sind
B.9	Mitglied einer Fahrergruppe werden	Strategien der Berufseinsteiger, um Mitglied in einer Fahrergruppe zu werden
B.10	Day-Worker & Shanta	Hinweise auf Existenz und Tätigkeiten von Hilfsfahrern/-kräften
Kategorie C – Fahren als ökonomische Praxis		
Die Kategorie fasst verschiedene Aspekte der ökonomischen Praxis des Motorrad-Taxi-Fahrens zusammen und berücksichtigt dabei angebotsstrategische, monetäre, räumliche, soziale und praktische Dimensionen der Dienstleistung.		
Code	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
C.1	Räumliche Präsenz	Hinweise auf die Existenz von Motorrad-Taxis an verschiedenen Orten bzw. in verschiedenen städtischen Räumen
C.2	Materialität & Artefakte der Dienstleistung	Hinweise auf die Bedeutung von Materialität (der Fahrzeuge, der Infrastruktur etc.) für die Ausübung der Dienstleistung
C.3	Praktiken des Fahrens	Charakteristiken des Fahrverhaltens (durch die Stadt navigieren, Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern etc.)
C.4	Kundenzugang	Gestaltung des Zugangs und der Relationen zu Fahrgästen
C.5	Kosten, Fahrpreise, Umsatz & Gewinn	Informationen zu monetären Aspekten der Motorrad-Taxi-Dienstleistung
C.6	Nachfrageentwicklung, Konkurrenz & Marktsättigung	Hinweise auf die Zu- oder Abnahme von Fahrgästen und konkurrierenden Mobilitätsanbietern sowie Art der Gestaltung der Konkurrenzbeziehungen
C.7	Physische Unsicherheit	Hinweise auf Gefahren der Dienstleistung, welche u.a. aus Verkehrsunfällen und Fahrzeugdiebstählen entstehen
C.8	Herausforderungen & Arbeitsbedingungen	Hinweise auf Arbeitsbedingungen und daraus entstehende soziale Unsicherheiten
C.9	Sozialer Aufstieg	Hinweise auf relativen sozialen Aufstieg der Fahrer seit Aufnahme der Fahrertätigkeit
Kategorie D – Praktiken der Selbstregulierung		
Die Kategorie beschreibt verschiedene Funktionen und Formen der Selbstregulierung innerhalb primärer Fahrervereinigungen sowie die Art ihrer Umsetzung.		
Code	Bezeichnung	Kurzbeschreibung

D.1	Zusammenschluss als Gruppe & Auflösung	Hintergründe und Ausgestaltung von Fahrerzusammenschlüssen auf Ebene der Taxisstände
D.2	Verbindungen zur Lokalverwaltung (Mtaa)	Relationen zwischen Motorrad-Taxi-Fahrern und der Lokalverwaltung auf Siedlungsebene
D.3	Standortverlagerung von Fahrern	Gründe der Verlagerung von Taxisständen oder der innerstädtischen Migration von einzelnen Fahrern
D.4	Ökonomische Funktionen	Differenzierung ökonomischer Funktionen innerhalb primärer Fahrergruppen
D.5	Soziale Funktionen	Differenzierung sozialer Funktionen innerhalb primärer Fahrergruppen
D.6	Administrative Funktionen	Differenzierung administrativer Funktionen innerhalb primärer Fahrergruppen
D.7	Netzwerke von Fahrergruppen	Hinweise auf Relationen zwischen organisierten Fahrergruppen und anderen lokalen Akteuren sowie Art der Ausgestaltung dieser Relationen
D.8	Ausdifferenzierung von Positionen & Verantwortlichkeiten	Hinweise auf Hierarchien, Entscheidungsstrukturen und Aufgaben innerhalb von primären Fahrergruppen
D.9	Nicht-kodifizierte Selbstregulierung	Hinweise auf explizite mündliche oder implizite Regeln bzw. Institutionen
D.10	Kodifizierte Selbstregulierung	Hinweise auf explizite schriftliche Regeln (Satzungen, Konstitutionen) bzw. Institutionen
Kategorie E – Praktiken staatlicher Regulierung		
Die Kategorie fasst verschiedene Aspekte der staatlichen Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung sowie Versuche und Herausforderungen ihrer flächendeckenden Durchsetzung zusammen.		
Code	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
E.1	Politische Argumente der Anerkennung	Hinweise auf Hintergründe der politischen Entscheidung zur staatlichen Anerkennung bzw. Formalisierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung
E.2	Staatliche Regularien	Zentrale Aspekte der Motorrad-Taxi-Verordnung und weiterer staatlicher Regularien, welche die Dienstleistung formell regulieren
E.3	Behördliche Verwaltungsstrukturen & Verantwortlichkeiten	Hinweise auf administrative Verwaltungsstrukturen und Verantwortlichkeiten in der Regulierung der Motorrad-Taxis
E.4	Durchsetzung staatlicher Regularien	Hinweise auf erfolgreiche Durchsetzung staatlicher Regularien
E.5	Nicht-Durchsetzung staatlicher Regularien	Hinweise auf Nicht-Durchsetzung staatlicher Regularien
E.6	Sensibilisierung der Dienstleistungsanbieter	Maßnahmen zur Sensibilisierung der Motorrad-Taxi-Fahrer gegenüber den staatlichen Regularien
E.7	Räumliche Restriktionen	Hinweise auf das Verbot der Motorrad-Taxis in verschiedenen städtischen Teilräumen
Kategorie F – Interessenkonflikte, Widerstände & Kooperationen		

Die Kategorie führt verschiedene konflikthafte und kooperative Auseinandersetzungen im Feld der Motorrad-Taxis zusammen. Dies umfasst Konflikte zwischen Behörden und Dienstleistungsanbietern um die (Nicht-)Befolgung staatlicher Regularien, Aspekte der Zusammenarbeit von Motorrad-Taxi-Fahrern auf Bezirks- und Landesebene sowie Formen der politischen Instrumentalisierung und weitere Herausforderungen in der Ausgestaltung der Motorrad-Taxi-Branche.		
Code	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
F.1	Nicht-Kenntnis & Nicht-Befolgung staatlicher Regularien	Verweise auf die Nicht-Kenntnis und Nicht-Befolgung staatlicher Regularien durch die Motorrad-Taxi-Anbieter
F.2	Taktiken des Zugangs zum Stadtzentrum	Möglichkeiten für Dienstleistungsanbieter trotz des Motorrad-Taxi-Verbots im Stadtzentrum zu arbeiten
F.3	Polizeiliche Kontrollausübung	Formen und Effekte der polizeilichen Kontrollausübung gegenüber den Motorrad-Taxis
F.4	Marktzugang über Korruption	Bedeutung von Alltagskorruption in der Ausübung bzw. Kontrolle der Motorrad-Taxi-Dienstleistung
F.5	Situationsanalyse gegenwärtiger Herausforderungen aus Stakeholder-Perspektive	Gegenwärtige Herausforderungen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und ihrer Konsequenzen aus Perspektive verschiedener Stakeholder (Stakeholder-Workshop 2018)
F.6	Vernachlässigung der Motorrad-Taxis durch Behörden & Planung	Hinweise auf die Nicht-Berücksichtigung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Policies, Planungsdokumenten und strategischen Maßnahmen der Behörden
F.7	Politisierung	Hinweise auf eine politische Instrumentalisierung der Motorrad-Taxi-Branche und deren negative Effekte
F.8	Aktivitäten des Motorrad-Taxi-Komitees	Maßnahmen des vom Regional Commissioner der Region Dar es Salaam einberufenen Motorrad-Taxi-Komitees
F.9	Intransparenz, Widersprüche & fehlende Kommunikation	Hinweise auf nicht ausreichende Kommunikation zwischen Behörden und Motorrad-Taxi-Anbietern und auf die Intransparenz und Widersprüche behördlicher Entscheidungen
F.10	Übergeordnete Fahrervereinigungen I: Hintergründe & Ziele	Entstehungskontext der übergeordneten Fahrervereinigungen auf Bezirks- und Landesebene sowie deren Ziele
F.11	Übergeordnete Fahrervereinigungen II: Organisationsstrukturen	Hinweise auf entstehende Organisationsstrukturen der übergeordneten Fahrervereinigungen
F.12	Übergeordnete Fahrervereinigungen III: Aktivitäten, Kooperationen & Effekte	Hinweise auf verschiedene Aktivitäten der übergeordneten Fahrervereinigungen und deren Erfolge und Grenzen
F.13	Übergeordnete Fahrervereinigungen IV: Seminare & Fahrtrainings	Informationen zu den Seminaren und Fahrtrainings für Motorrad-Taxi-Fahrer als zentrale Kooperationsform zwischen Behörden und Dienstleistungsanbietern

Quelle: Eigener Entwurf

Exkurs A1 – Vier verschiedene Kulturbegriffe

Hinsichtlich des Kulturbegriffs unterscheidet Reckwitz (2004a, 4ff.) vier verschiedene Varianten, die sich hier stark verkürzt folgendermaßen zusammenfassen lassen: (1) Der normative Kulturbegriff betrachtet das Verhältnis zwischen einer als gesellschaftlich erstrebenswert geltenden (bürgerlichen) Lebensweise, die als universalistischer Orientierungspunkt dient, und der tatsächlichen Lebensweise sozialer Individuen und Kollektive. (2) Der totalitätsorientierte Kulturbegriff geht nicht von einem universellen, sondern von einem historisch kontextualisierten Kulturverständnis aus: „Kultur ist keine ausgezeichnete Lebensform mehr, Kulturen sind vielmehr spezifische Lebensformen einzelner Kollektive in der Geschichte, und der Kulturbegriff kommt konsequenterweise im Plural vor. »Kultur« wird damit zu einem holistischen Konzept, das sich zum Vergleich von unterschiedlichen Kulturen eignet“ (Reckwitz 2004a, 5). Auch dieses Kulturverständnis kann normativ aufgeladen sein. (3) Ein ebenfalls normatives Verständnis unterliegt dem differenzierungstheoretischen Kulturbegriff. Dieser bezieht sich allerdings auf das „enge Feld der Kunst, der Bildung, der Wissenschaft und sonstiger intellektueller Aktivitäten: auf ein sozial ausdifferenziertes Teilsystem der modernen Gesellschaft, das sich auf intellektuelle und ästhetische Weltdeutungen spezialisiert ... [Gemein sind damit] jene hochkulturellen Objektivationen, die das bürgerliche Publikum rezipiert, und die von der Massen- oder Volkskultur eindeutig abgrenzbar erscheinen“ (Reckwitz 2004a, 6). (4) Sehr klar von diesen drei erstgenannten Kulturbegriffen lässt sich schließlich der bedeutungsorientierte Kulturbegriff unterscheiden, der ein sozialkonstruktivistisches Verständnis mit sich bringt. Dabei geht es um das Aufdecken symbolischer Ordnungen, die aus „spezifischen Formen der Weltinterpretation entstehen, reproduziert werden und sich verändern. Diese Sinn- und Unterscheidungssysteme, die keinen bloßen gesellschaftlichen »Überbau«, sondern in ihrer spezifischen Form einer »symbolischen Organisation der Wirklichkeit« den notwendigen handlungskonstitutiven Hintergrund aller sozialen Praktiken darstellen, machen die Ebene der »Kultur« aus“ (Reckwitz 2004a, 7). Dieser letztgenannte Kulturbegriff deckt sich weitgehend mit dem Begriffsverständnis, das dem Konzept der kulturell-kognitiven Institutionen (Scott 2014 [1995]) zugrunde liegt. Dieses wird in Kapitel 3.3.3.2 erläutert.

Exkurs A2 – Ursprünge der Grounded Theory

Die Ursprünge der GT liegen in der medizinsoziologischen Studie *Awareness of Dying* (1965) der beiden Soziologen Barney Glaser und Anselm Strauss. Im Rahmen des zugrunde liegenden Projektes hatten die beiden Forscher einen eigenen methodologischen Ansatz entwickelt, den sie kurze Zeit später in der bekannten Arbeit *The Discovery of Grounded Theory* (1967) darstellten und damit einem breiten Publikum zugänglich machten (Corbin & Strauss 2015, 6). Ziel des Buches war es, die Arbeitsteilung von Großtheorien (genauer: strukturalistischen Theorien) und Sozialforschung (damals: quantitativer Art) aufzubrechen und am Beispiel ihrer eigenen Untersuchungen ein alternatives Vorgehen zur Verfügung zu stellen. Nicht das Testen

von Hypothesen, nicht die Deduktion, sondern das Generieren neuen theoretischen Wissens mit Praxisrelevanz sollte im Vordergrund stehen (Alheit 1999, 1f.). Die GT weist in ihrer Entwicklung enge theoretische Bezüge zum Symbolischen Interaktionismus und dessen Fokus auf symbolvermittelte menschliche Handlungen und Interaktionen sowie zur Philosophie des Pragmatismus auf. Besonders durch Anselm Strauss wurden theoretische Impulse der Arbeiten von John Dewey, George Herbert Mead und Charles Sanders Peirce aufgegriffen. Damit fanden eine Reihe von Annahmen ihre Berücksichtigung, u. a. etwa in Bezug auf: das Schaffen von Wissen (in und durch Handlungen und Interaktionen); die Orientierung des Handelns am Lösen von Problemsituationen sowie die daraus folgenden Konsequenzen; die Bedeutung der Zeitlichkeit im Hinblick auf Bedingungen des Denkens und Handelns (Einfluss des Vergangenen auf das Handeln und Abschätzung des Zukünftigen als Folge des Handelns); die Beeinflussung des Wissens bzw. der Wahrnehmung der Akteure durch über Sozialisation erworbene kulturell geprägte Sichtweisen; die Ablehnung der Annahme einer Dichotomie zwischen Wissen und Alltagshandeln und stattdessen die Annahme ihrer engen Verwobenheit, die zu passenden praktischen Lösungen und neuem Wissen führt (vgl. Böhm 1994, 121f.; Corbin & Strauss 2015, 18ff.). Schließlich ist die pragmatistische Annahme eines positionsabhängigen Charakters von Wissen zu nennen, denn “[...] acts of knowing embody perspectives. Thus, what is discovered about “reality” cannot be divorced from the operative perspective of the knower, which enters silently into his or her search for – and ultimate conclusions about – some event [...] [In other words:] truth is equivalent to what we know – but eventually it may be judged partly or even wholly wrong” (Corbin & Strauss 2015, 20). Forscher sind also keine neutralen bzw. objektiven Beobachter, sondern, indem sie über den Prozess der Interpretation von Daten und der Formulierung theoretischer Annahmen bestimmen, „Subjekte des Forschungsprozesses“ und dementsprechend sind auch die entstehenden Theorien ein „subjektiv geprägtes Produkt“ (Strübing 2014, 12). Diese können damit keinen Anspruch auf universelle Gültigkeit erheben, haben eine ‚mittlere Reichweite‘ und sind an den jeweils betrachteten gesellschaftlichen Bereich gebunden, können aber im Idealfall in dieser Hinsicht den Status gesellschaftspolitischer Relevanz erhalten (vgl. Alheit 1999, 16; Geiselhardt et al. 2012, 93f.).

Exkurs A3 – Erkenntnislogik der Grounded Theory

Als Modus des Erkenntnisgewinns dient der GT nicht ausschließlich die Induktion, wie oft fälschlicherweise suggeriert wird, sondern vielmehr ein ‚Wechselspiel‘ der logischen Schlussverfahren von Abduktion, Deduktion und Induktion (vgl. dazu Reichertz 2007, 284ff.; Strübing 2014, 46ff.). Während Deduktionen das bereits in Regeln formulierte Wissen übertragen, indem sie bekannte Merkmalszusammenhänge in den Daten suchen, generalisieren Induktionen Merkmalskombinationen, die in den Daten gefunden wurden, zu einer Regel. Dabei werden entweder quantitative Merkmalskombinationen, die bereits bekannt sind und mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auftreten, verallgemeinert (quantitative Induktion). Oder aber bereits bekannte Merkmalskombinationen werden durch weitere bislang unbekannte Merkmale ergänzt, womit

jedoch lediglich neue Ausprägungen des bereits Bekannten gefunden werden (qualitative Induktion). Keines dieser Verfahren der Schlussfolgerung führt damit zu tatsächlich ‚neuem‘ Wissen, das über das bereits Bekannte hinausgeht. Dies kann ausschließlich über die Abduktion gelingen. Letztere kommt immer dann zum Zug, wenn im Datenmaterial ein bisher nicht bekanntes Phänomen entdeckt wird, für das es auf Grundlage des vorhandenen Wissens keine Möglichkeit der Einordnung gibt. Es bedarf einer gedanklichen Anstrengung, bei der sowohl eine Regel als auch der Fall gefunden bzw. ‚erfunden‘ werden muss. Mit anderen Worten schließt die Abduktion „also aus einer bekannten Größe (=Resultat) auf zwei unbekannte (=Regel und Fall)“ (Reichert 2007, 286). Die z. T. als ‚Gedankenblitze‘ bezeichneten Abduktionen sind dabei als eher vages Vermuten und kreatives Schließen zu verstehen, das nicht als intersubjektiv nachvollziehbar gelten kann. Ihre Ergebnisse können Abduktionen für sich genommen also nicht legitimieren. Aus diesem Grund muss die Abduktion in das besagte Wechselspiel mit deduktiven und induktiven Elementen eingebunden werden. Dabei werden aus abduktiven Vermutungen über unbekannte Phänomene wie auch aus im Datenmaterial induktiv gewonnenen Merkmalskombinationen ad hoc-Hypothesen formuliert, die dann deduktiv am Material geprüft werden (Strübing 2014, 46ff.).

Exkurs A4 – Weitere Techniken der Grounded Theory

Eine wichtige Technik, die auch über das offene Kodieren hinaus hilfreich und zentral ist, ist das Anfertigen so genannter *theoretischer Memos*. Diese sind eigene Formulierungen, die analytische Gedanken, Interpretationen, Einordnungen etc. des Forschers im Hinblick auf die bereits vorliegenden empirischen Daten schriftlich festhalten. Diese frühzeitige Schreibebeit trägt dem Umstand Rechnung, dass in der GT Erhebungs- und Auswertungsphasen ineinandergreifen: Ergebnissicherung kann nicht erst im Anschluss an das durchgeführte Projekt erfolgen, sondern muss kontinuierlich vorangetrieben werden, um die entstehende datenverankerte Theorie schrittweise weiterzuentwickeln. Die so entstehenden schriftlichen Argumentationen dienen dann etwa dem Begründen methodischer Entscheidungen und der weiteren Fallauswahl, dem Erläutern von Begriffen und entstehenden heuristischen Konzepten, dem Analysieren von Textpassagen im Material oder dem Priorisieren bestimmter inhaltlicher Aspekte und aufgedeckten Zusammenhänge in der weitergehenden Erhebung. Sie sind damit grundlegend für die Nachvollziehbarkeit und Begründung von Entscheidungen hinsichtlich einzelner Schritte in der Entwicklung der eigenen Theorie (vgl. Berg & Milmeister 2011, 216; Corbin & Strauss 2015, 106ff.; Muckel 2011; Strübing 2014, 33f.). Da das Schreiben dazu zwingt, sich intensiv mit dem vorhandenen Material auseinanderzusetzen, profitiert auch das Bilden oder Weiterentwickeln von theoretischen Konzepten im Prozess des offenen Kodierens (sowie auch in späteren Kodierphasen) wesentlich vom Anfertigen dieser Memos (vgl. Berg & Milmeister 2011, 216; Corbin & Strauss 2015, 106ff.; Muckel 2011; Strübing 2014, 33f.).

Corbin & Strauss verweisen zudem auf Techniken des Fragens, Vergleichens und Kontrastierens, welche bei Bedarf in der Phase des offenen Kodierens zum Einsatz kommen könnten. Dazu zählen u. a. das genaue Betrachten von sprachlichen Elementen wie bestimmte Wörter oder Metaphern, sprachlich ausgedrückte Emotionen der Befragten, oder die Suche nach Gegenteilen wie etwa in der ‚Flip-Flop‘-Technik. Bei Letzterer werden entwickelte Konzepte hypothetisch in ihr Gegenteil verkehrt (Was wäre, wenn?), um zu überlegen, inwieweit dadurch die im Konzept zusammengefassten beobachteten Phänomene ggf. verändert würden. Durch diese Perspektivänderung lassen sich neue Fragen an die Phänomene stellen und damit ggf. bestehende Konzepte erweitern oder konkretisieren (Corbin & Strauss 2015, 90ff.).

Ein weiterer hilfreicher Arbeitsschritt kann das Dimensionalisieren der entstehenden Konzepte (Codes bzw. Kategorien) sein. Dabei wird das Prinzip des permanenten Vergleichs fortgesetzt, indem nach Differenzen gesucht wird: „Dimensionalisieren meint nichts anderes als Unterscheidungen zu treffen, die zu den Dimensionen (Eigenschaften, die häufig polar zu formulieren sind und dadurch neue Fragen aufwerfen) eines Themas, eines Kodes und damit letztlich auch zu einer Kategorie führen“ (Muckel 2011, 339). Diese Eigenschaften können beispielsweise zeitliche (Zeitpunkte, Dauer), räumliche (hier-dort) oder Intensitätsmerkmale (stark-schwach) aufweisen. Die Aufdeckung verschiedener Merkmalsausprägungen dient also der Konkretisierung von Codes bzw. Kategorien und ermöglicht damit auch das In-ein-Verhältnis-Setzen der verschiedenen Konzepte (vgl. Breuer 2010, 75; Muckel 2011, 339; Strübing 2014, 19ff.), welches im axialen Kodieren vorgenommen wird.


Abbildung A1: Beispiel-Leitfaden eines problemzentrierten Interviews

Problem-Centred Interview (PCI) – Drivers	
Introduction	<ul style="list-style-type: none"> ❖ introduction of interviewer partners ❖ introduction of project and interview purpose ❖ explanation: confidentiality, anonymity, voluntariness and recording ❖ questions of interview partner
Opening question	(1) <i>“First of all, I would like to know how you became a driver. Can you please tell a bit about it?”</i>
General exploration	<p>(2) <i>opening account</i>: specification of aspects, detailing questions, experiences</p> <p>(3) Examples of ad-hoc questions (collected from various interview guidelines):</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ <i>background</i>: <u>life-course, reasons for market entry, practice of market entry</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ What did you do before? ➤ Why did you become a driver? ➤ Who assisted you and how? ➤ How did you learn how to drive? ❖ <i>interests and strategies</i>: <u>market entry, future plans, strategies</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ What is your motivation for being a driver? ➤ What are your plans? ➤ What do you do to achieve these plans? ❖ <i>market access</i>: <u>agreements, licensing, access to stands</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ If you own your vehicle, how did you finance it? ➤ If you don't own your vehicle, what is the type of contract you have? ➤ How did you get to know the owner? ➤ Do you discuss business strategies with the vehicle owner? ➤ How did you decide where to work? ➤ How did you get access to the drivers' group you work with? ❖ <i>practices I</i>: <u>customer approach, customer rides, waiting times</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Where and how do you work? ➤ How would you describe your relation with your customers? ➤ How do you approach your customers? ➤ What do you do during waiting times? ❖ <i>drivers' groups</i>: <u>functions, organizational forms</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Why is it good to work in a group instead of working alone? ➤ Why is it good to work in this particular group? ➤ Do you work with day-workers? How? ➤ How do you support each other within the group? ➤ What role does the parking area play for your work? ❖ <i>positions</i>: <u>tasks/responsibilities, competencies (for decision-making)</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ How do you organize within the group? ➤ What are your responsibilities/tasks within the group? ➤ When there are important decisions to make within the group who makes these decisions? Can you give examples?

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Does the owner of your vehicle have a say in any decisions concerning your work? ❖ <i>rules: <u>codified/formal and non-codified/informal</u></i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ How did you get the licenses for your vehicle? ➤ How do you renew the licenses? ➤ How do you deal with the city centre ban? ➤ Do you have rules within your group of drivers? What kind of rules? ❖ <i>practices II: <u>negotiation and application of organizational forms & rules</u></i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ How did your group agree on these rules? Were you involved in that? ➤ Where there any other people involved in rule-making? ➤ How do other drivers of your group deal with these rules? ➤ How does your group make sure that everybody follows these rules? ➤ What is the purpose of group meetings? ❖ <i>relations: <u>types/forms of relations to other actors</u></i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Do you cooperate with other people outside of your group? How? ➤ Do you cooperate with other drivers' groups? How? ➤ On what occasions and how do you interact with traffic police? ➤ Who else is important for your work and why? ➤ Are there any conflicts with other people? What kind of conflicts? ➤ Have you participated in a drivers' training? Who organized that training? What did it include? ➤ What do you think about companies like FastaFasta? ❖ <i>perceptions and opinions: <u>chances and risks, working conditions, expectations</u></i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ What is good and bad about being a driver? ➤ What makes up a good driver? ➤ What are the challenges involved in your work? ➤ What do you think about the working conditions? ❖ <i>changes: <u>new developments, strategies, perceptions etc.</u></i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ What kind of changes have you experienced in your work since you started working as a driver? ➤ Did the way you work change since you started working as a driver? ➤ What do you think about the new bus system?
Specific ex- ploration	(4) mirroring/comprehension questions/confrontations
Question- naire	-
Exit	<ul style="list-style-type: none"> ❖ additional aspects, questions and remarks of interview partner ❖ thanks to interview partner & explanation of data processing ❖ again: ensuring confidentiality, anonymity etc.

Quelle: Eigener Entwurf

Abbildung A2: Sozioökonomischer Kurzfragebogen

Name	Group/Location		Date	
Age				
For how many years/months have you been working as a Bajaj/Bodaboda driver?				
Foryears and/ormonths				
How many Bajaj/Bodaboda have you worked with in total?				
.....				
Do you own your current vehicle?				
<input type="checkbox"/> Yes, for years and/or months		<input type="checkbox"/> No		
		Will you gain ownership in future?		
		<input type="checkbox"/> Yes, after months	<input type="checkbox"/> No	
		Do you have a written contract or an unwritten agreement? <input type="checkbox"/> Written contract <input type="checkbox"/> Oral Agreement		
Do you work full-time or part-time?				
<input type="checkbox"/> full-time <input type="checkbox"/> part-time				
How many days per week do you work?				
..... days				
Do you have another job or do you study?				
<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		If yes, what type of job or what do you study?		
What is your daily/weekly total income?				
.....TZS daily orTZS weekly				
How much do you pay for fuel per day/per week?				
..... TZS daily orTZS weekly				
If you DO own your vehicle, did you borrow money to pay for it?		If you do NOT own your vehicle, how much do you pay the owner?		
Yes <input type="checkbox"/> ,in total No <input type="checkbox"/>	TZS daily orTZS weekly		
How much do you pay for maintenance?		Do you pay for maintenance of the vehicle?		
.....TZS per month		<input type="checkbox"/> Yes,TZS per month <input type="checkbox"/> No		
How much do you pay for licenses and insurance?		Do you pay for licenses and insurance?		
.....TZS per year		<input type="checkbox"/> Yes,TZS per year <input type="checkbox"/> No		
Have you participated in a drivers' training for Bajaj/Bodaboda?				

<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Have you been involved in road accidents?	
<input type="checkbox"/> Yes, in road accidents <input type="checkbox"/> No	
Do you have any dependents?	
<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	<i>If yes, how many?</i>

What is your highest educational certificate?	
.....	

Quelle: Eigener Entwurf

Abbildung A3: Vorlage für Interview-Postskripte

Interview participants		Date
Location		Duration
Setting		
Communication prior to recording		
Communication after recording		
Incidents		
Behavior of interview partner		
Impressions, interpretations, self-reflection of interviewer		
Impressions, interpretations, self-reflection of field assistant		

Quelle: Eigener Entwurf

Abbildung A4: Vorlage für Beobachtungsnotizen

Anlass		Datum	Beobachtungszeit(en)
Lokalität/Setting		Beobachtungsfokus	
Teilnehmende	Beschreibung	Dauer der Anwesenheit	Anmerkungen
Beobachtungsaspekt	Beschreibung	Interpretation/Kommentar	
Beobachtungsaspekt	Beschreibung	Interpretation/Kommentar	
Beobachtungsaspekt	Beschreibung	Interpretation/Kommentar	
Was konnte nicht erfasst werden?		Sonstiges	
Foto/Skizze der Lokalität			
Reflexion			

Quelle: Eigener Entwurf